



C/2023/1328

22.12.2023

**Advies van het Europees Comité van de Regio's over een rechtvaardige en duurzame transitie voor
automobielregio's**

(C/2023/1328)

Rapporteur: Sven SCHULZE (DE/EVP), minister van Economische Zaken, Toerisme, Land- en
Bosbouw van de deelstaat Saksen-Anhalt

BELEIDSAANBEVELINGEN

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S (CvdR),

1. herinnert eraan dat de uitstoot van broeikasgassen drastisch moet worden verminderd. Doortastend optreden is geboden, met name in het wegvervoer, waarvan het hoge aandeel in de emissies tot dusver niet duurzaam is teruggedrongen. Het CvdR is dan ook ingenomen met het besluit om de registratie van conventionele benzine- en dieselveertuigen in de hele EU vanaf 2035 te verbieden, hetgeen een ommekeer in de mobiliteit mogelijk maakt. Met betrekking tot technologische neutraliteit is het belangrijk dat motoren die op diverse klimaatneutrale brandstoffen lopen, ook daarna nog kunnen worden goedgekeurd.
2. Ook minder ontwikkelde regio's zijn van belang voor het bereiken van duurzaamheidsdoelstellingen. Daarom is er behoefte aan gerichte steun en investeringen in deze regio's om een inclusieve en rechtvaardige transitie naar een koolstofarme economie te waarborgen.
3. De Europese Commissie zou steden en regio's in staat moeten stellen en ondersteunen om deze ambitieuze klimaatdoelstellingen te verwezenlijken.
4. In de eerste plaats kunnen nieuwe, elektrische en bovendien verder ontwikkelde aandrijftechnieken en emissiearme of klimaatneutrale brandstoffen⁽¹⁾ worden gebruikt om de uitlaatemissies van nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen. Met het oog op het bestaande (wereldwijde) wagenpark kunnen klimaatneutrale synthetische brandstoffen en diverse biobrandstoffen zelfs vóór 2035 aanzienlijk bijdragen aan klimaatbescherming, de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderen en Europa's open strategische autonomie vergroten. Samen met de elektrische aandrijftechnologie zal de digitale connectiviteit van voertuigen de grootste opgave vormen voor de automobielsector.
5. Om de klimaatdoelstellingen te bereiken, dient het gehele mobiliteitssysteem duurzamer te worden. Er moeten efficiënte alternatieven voor het privévervoer komen en grondstoffen en oppervlakte moeten efficiënter gebruikt worden. Dit houdt in dat zo min mogelijk oppervlakte wordt afgedekt, met name in steden.
6. Deze dubbele transformatie zal ingrijpende gevolgen hebben voor de regionale ecosystemen in de automobielsector. Een alomvattende Europese transformatiestrategie is daarom van cruciaal belang voor de EU, aangezien de Europese automobielsector over de nationale grenzen heen sterk is geïntegreerd en de mobiliteit van personen en goederen een relevante factor is in een modern economisch systeem. Om op het wereldtoneel te kunnen concurreren moet Europa nieuwe technologieën omarmen en een voortrekkersrol blijven spelen. Deze strategie moet nagaan hoe onderzoek en ontwikkeling van de nieuwe technologieën kunnen worden ondersteund en hoe de meest getroffen en kwetsbare automobielregio's door middel van omscholing en bijscholing kunnen worden geholpen bij hun transitie.

⁽¹⁾ Een klimaatneutrale of koolstofneutrale brandstof is een brandstof waarbij geen emissies ontstaan, vanaf de productie tot het gebruik.

7. De transformatie van de automobiellindustrie gaat gepaard met structurele veranderingen in de regio's. Het is vooral zaak om die veranderingen in goede banen te helpen leiden. Voorts dienen passende steunmogelijkheden te worden onderzocht, zoals het mechanisme voor een rechtvaardige transitie (JTM) of een initiatief voor een rechtvaardige transitie in het volgende cohesiebeleid na 2027, met inbreng van de lokale en regionale overheden.

8. Tijdens de transitie moet zorgvuldig worden gekeken naar de situatie van de regio's in de automobielsector en hun capaciteiten, zodat investeren niet wordt ontmoedigd en het concurrentievermogen van de industrie niet wordt aangetast.

9. Door middel van nieuwe en uitgebreide vormen van permanente en levenslange beroepskwalificaties (opleiding, om- en bijscholing) moet ervoor worden gezorgd dat de EU over vakmensen beschikt.

10. Het CvdR dringt aan op een alomvattende territoriale effectbeoordeling van de gevolgen voor de werkgelegenheid van de overgang naar een emissievrije automobiellindustrie. De impact loopt van regio tot regio uiteen, afhankelijk van de structuur van de regionale automobiellindustrie (voertuigfabrikanten of hoofdzakelijk toeleveranciers), de technologische focus van de toeleveringsindustrie (bijv. focus op het aandrijfsysteem), of van de prestaties van de regio als geheel. De noodzaak om zich aan te passen wordt het sterkst gevoeld door kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), die tegelijkertijd maar een beperkte armslag hebben als gevolg van een gebrek aan financiële middelen of beperkte toegang tot financiering.

11. Het CvdR is ermee ingenomen dat in Verordening (EU) 2023/851 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ inzake de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe auto's en bestelwagens rekening is gehouden met het voorstel uit het CvdR-advies ⁽³⁾ om de impact van de transformatie op de structurele veranderingen in de automobiellregio's in kaart te brengen en tijdig voorstellen te doen om getroffen regio's en werknemers in de automobielsector te ondersteunen.

12. Om voor maatschappelijk draagvlak te zorgen moeten de burgers bij deze transitie worden betrokken. Structurele veranderingen in industriële regio's en getroffen achterstandsregio's moeten niet alleen uit ecologisch oogpunt, maar ook sociaal duurzaam zijn, om maatschappelijk draagvlak te waarborgen en om te vermijden dat er een nieuwe vorm van uitsluiting op vervoersgebied ontstaat, die dan met name de meest kwetsbare burgers zal treffen.

13. Het CvdR heeft zich, via zijn Alliantie van automobiellregio's (ARA) en de interregionale groep Toekomst van de automobiellindustrie (CoRAI), uitgebreid met dit onderwerp beziggehouden, aangezien elke structurele verandering ook een kwestie van territoriale samenhang is in de zin van artikel 175 VWEU.

14. Gewezen zij op het belang van de sociale dimensie van verandering. Het CvdR beveelt strategische overgangsplanning aan met goed voorbereide communicatie, gestructureerde sociale dialoog, met inbegrip van, indien van toepassing, via overleg bereikte overgangsplannen op bedrijfs-, regionaal en sectoraal niveau en bindende sociale voorwaarden. Voorts moeten de gevolgen voor de werkgelegenheid op bedrijfs-, regionaal en nationaal niveau in kaart worden gebracht om ervoor te zorgen dat er een goed beeld ontstaat van de aanwezige vaardigheden, dat wordt geanticipeerd op verandering en dat passende opleidings- en omscholingsmaatregelen worden genomen.

15. Groene en duurzame programma's zijn belangrijk voor de ontwikkeling van vaardigheden in minder ontwikkelde regio's om een rechtvaardige en inclusieve transitie te garanderen. Er zouden regionale innovatiecentra moeten komen om groene vaardigheden te bevorderen en lokale innovatie te stimuleren.

16. Sterke en hoogwaardige regionale innovatiesystemen zijn goed voor de sociale en groene duurzaamheid en dragen ertoe bij dat Europese regio's wereldwijd qua innovatie de toon aangeven en de concurrentie aankunnen.

17. Dankzij de door de nieuwe emissienormen gecreëerde randvoorwaarden kunnen bedrijven, maar ook lokale overheden, zich voorbereiden op het aanbieden van initiële, voortgezette en permanente opleiding voor werknemers, waar mogelijk ter plaatse.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2023/851 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie (PB L 110 van 25.4.2023, blz. 5).

⁽³⁾ CDR 4913/2021.

18. Bovengenoemde aspecten van een regionaal industrie- en structuurbeleid, regionale managementplannen voor transformatie en een Europees mechanisme voor een rechtvaardige transitie moeten worden uitgewerkt in een politiek systeem met verschillende niveaus en in interactie met alle essentiële actoren (werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers, Europese, nationale en regionale autoriteiten, ondernemingen, onderwijs en wetenschap en onderzoek en ngo's). Het CvdR benadrukt de centrale rol en verantwoordelijkheid van fabrikanten ten opzichte van de gehele waardeketen in de toeleveringssector en bij de om- en bijscholing van hun werknemers.

Beleidscontext

19. Het CvdR benadrukt dat de EU rekening moet houden met de diverse technische oplossingen in de automobielsector. Zolang de nieuwe technische oplossingen vanaf de productie tot het gebruik ervan CO₂-neutraal zijn, moeten zij worden onderworpen aan de concurrentie in de innovatie van industrie en onderzoek, met name in een sector als de automobielsector, gekenmerkt door wereldwijde netwerken.

20. De transitie kan pas slagen als alle belanghebbenden erbij worden betrokken, onder meer via publiek-private partnerschappen. Het is dan ook zaak dat Europa meer middelen uittrekt om de samenwerking tussen de industrie, kmo's, universiteiten en onderzoeksinstituten, onderwijs- en opleidingsinstellingen, lokale en regionale overheden en alle stakeholders in de sector te bevorderen, zodat de regio's de nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit kunnen bijhouden.

21. Het CvdR onderschrijft de wettelijke taxonomie en wettelijke stimuleringsmechanismen, bijvoorbeeld in de richtlijn hernieuwbare energiebronnen, voor de ontwikkeling van CO₂-neutrale technologieën.

22. De transformatie van de automobielindustrie zal ook gevolgen hebben voor de dienstensector (garages, tankstations, handel in reserveonderdelen enz.) en moet sociaal worden opgevangen. De transitie van de automobielsector vergt de overgang van een volledig dienstensysteem rondom de auto en het onderhoud ervan, waarbij de nadruk ligt op de om- en bijscholing van de (regionale) beroepsbevolking en binnen het EU-brede kader voor vaardigheden en banen.

23. Positief zijn de meest recente ontwikkelingen van de EU-wetgeving inzake gegevensbescherming, die nieuwe bedrijfsmodellen mogelijk zal maken.

24. Van belang is het Europese staatssteunrecht en de rol daarvan in crisissituaties. Volgens het CvdR moet het staatssteunrecht worden aangepast zodat economisch sterke automobielsector ook hun innovatieclusters verder kunnen versterken. De clusters dragen bij tot de welvaart van andere regio's via interregionale en in geheel Europa bestaande waardeketens.

25. In de algemene groepsvrijstellingsverordening moeten zowel de aanmeldingsdrempel als het plafond voor regionale steun worden verhoogd. Met 50 % is dit duidelijk te laag. Alleen zo kunnen toekomstgerichte technologieën die in het kader van de Europese Green Deal nodig zullen zijn, ook in Europa ontwikkeld en op de markt gebracht worden.

26. Niet alleen een hervorming, in de zin van hogere subsidies is noodzakelijk, maar ook een aanpassing van de de-minimisverordening, waarbij de vroegere maximale subsidie van 200 000 EUR wordt opgetrokken tot ten minste 500 000 EUR.

27. Het CvdR is ingenomen met de hervormingen van de belangrijke projecten van gemeenschappelijk Europees belang (IPCEI) die in het industrieel plan voor de Green Deal zijn aangekondigd. Er moet echter niet alleen gedacht worden aan snellere goedkeuringsprocedures, maar ook aan uitbreiding van de onderwerpen met toekomstige technologieën (bv. autonoom rijden); ook moet worden gezien in hoeverre IPCEI kunnen worden aangepast voor deelname door kmo's.

28. Overregulering, maar ook trage tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving door de lidstaten, moet worden vermeden, terwijl de overheidsprocedures voor de goedkeuring en besluitvorming moeten worden versneld. Tegelijkertijd moeten de autoriteiten de administratieve rompslomp terugdringen.

29. Het CvdR stelt voor dat een tijdelijke en duidelijk afgebakende regulering van uitgesproken seizoensgebonden pieken van hoge energieprijzen mogelijk moet blijven. Een dergelijke prijsvolatiliteit vormt in de mondiale concurrentie een belangrijk vestigingsnadeel, met name voor de energie-intensieve productie. Bovendien zijn er risico's ten aanzien van de voorziening en de betrouwbaarheid van het energienetwerk. Wil een dergelijke interventie gerechtvaardigd zijn in het licht van de regionale transformatie, dan moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's in de toeleveringssector.

Vaardigheden, infrastructuur en grondstoffen

30. Het gebrek aan geschoolde werknemers in de sectoren techniek en software brengt de nu nog gunstige positie van de Europese automobielsector (dankzij haar sterke onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten) in gevaar. Daarom moet in het Europees Jaar van de Vaardigheden 2023 en daarna werk worden gemaakt van de structurele verandering in de automobielsector. Het CvdR verwijst in dit verband naar het uitstekende werk van de Automotive Skills Alliance.

31. Het aanleren van de vaardigheden die voor het transitieproces in de automobielsector nodig zijn, is voor het treffen van de vereiste maatregelen cruciaal, ook om de impact op de werkgelegenheid te beperken. In dit verband is het belangrijk optimaal gebruik te maken van alle middelen en mogelijkheden, ook de Europese, om een actief werkgelegenheidsbeleid te voeren.

32. Het CvdR staat uitdrukkelijk achter de bevordering en opleiding van vrouwelijke professionals in STEM-beroepen en in de automobielsector, zodat de transitie rekening houdt met gendergelijkheid. Tijdens de transitie moet gendergelijkheid actief en systematisch worden geïntegreerd in alle gebieden van het maatschappelijk leven en zo worden gewaarborgd. Gelijke participatie moet worden bevorderd door inclusieve arbeidsmarkten.

33. Gewezen zij op het belang van onderwijs en opleiding in het licht van de veranderende vereisten voor bedrijfsmodellen en producten van toeleveranciers en van OEM's. Niettemin is het belangrijk dat aanbieders de kans krijgen om nieuwe producten, diensten en bedrijfsmodellen te ontwikkelen. Dat kan in test- en demo-omgevingen, die beter toegankelijk moeten worden gemaakt voor kmo's, zowel op nationaal niveau als in de hele EU. Om een verschuiving naar duurzame productie te bevorderen en nieuwe bedrijfsmodellen voor kmo's te ontwikkelen moet beter worden tegemoetgekomen aan hun behoefte aan test- en demo-omgevingen waar kleine hoeveelheden hardware kunnen worden geproduceerd.

34. De elektrificatie is voor de automobielsector belangrijk en de nadruk moet liggen op haar waardeketens, efficiënte accu's en de productie van apparatuur die in de sector wordt gebruikt. De productie wordt meer procesgericht en voertuigfabrikanten doen meer zelf. We moeten de oude industrieën omvormen tot leveranciers voor de nieuwe technologieën en sectoren. Omscholing is belangrijk om de uitdagingen van de toekomst het hoofd te kunnen bieden.

35. De Europese Commissie moet duidelijke richtsnoeren verstrekken voor het verbeteren en versterken van het vermogen van de lidstaten en de regio's om alle werknemers en burgers die negatieve gevolgen kunnen ondervinden van de toekomstige veranderingen, de nodige vangnetten te bieden. Deze moeten ook specifiek gericht zijn op werknemers die mogelijk niet kunnen profiteren van om- en bijscholing vanwege hun leeftijdsprofiel, en moeten mechanismen bevatten om het behoud van hun vaardigheden en kwalificaties in het transitieproces te stimuleren.

36. Zorgwekkend is het huidige concurrentienadeel van de Europese industrie voor elektrische voertuigen ten opzichte van spelers als China, dat met zware overheids subsidies de markt voor elektrische voertuigen verstoort. Dat de voorzitter van de Europese Commissie een antisubsidieonderzoek naar deze praktijken heeft aangekondigd, is een belangrijke stap. Oneerlijke handelspraktijken moeten resoluut worden aangepakt om eerlijke concurrentie te kunnen waarborgen.

37. Er zou een uitgebreide territoriale effectbeoordeling moeten worden uitgevoerd van de gevolgen van de transitie naar een klimaatneutrale automobielsector voor de werkgelegenheid. Deze analyse moet de afzonderlijke opgaven en risico's voor elke regio in kaart brengen, alsook de opties voor maatregelen.

38. Onder verwijzing naar de artikelen 145 en 147 VWEU onderstreept het CvdR de sociale component van deze transformatie, alsmede de beschikbaarheid van relevante vaardigheden, die niet alleen belangrijk is voor de automobielenindustrie, maar ook gevolgen heeft voor andere sectoren van de economie en dus in de eerste plaats ook banen veiligstelt. Het CvdR dringt erop aan dat het potentiële sneeuwbal-effect op sectoren die met de automobielenindustrie verbonden zijn, wordt aangepakt en wil aandacht voor het voorkomen van nieuwe ongelijkheden tussen onze regio's, veroorzaakt door de asymmetrische sociale en economische gevolgen van de transitie.

39. De Europese Commissie wordt verzocht de initiatieven inzake de veerkracht van de toeleveringsketens, de beveiliging van kritieke grondstoffen en de halfgeleiderindustrie met elkaar te verbinden om concurrerende locaties veilig te stellen. Het CvdR dringt er bij de Europese Commissie op aan vaart te zetten achter de versterking van de Europese strategische autonomie en de veiligheid van Europa in de toeleveringsketen van grondstoffen. Het doel is de import te diversifiëren (met name lithium en kobalt voor batterijen en zeldzame aardmetalen) en tegelijkertijd te zorgen voor een zorgvuldig beheer van en toezicht op emissies en verontreinigingen in elke fase van de waardeketen. Het aandeel van de Europese halfgeleiderproductie in de mondiale productie moet tegen 2030 worden verdubbeld.

40. De EU moet haar digitale soevereiniteit waarborgen. Op Europees niveau moet een kader worden gecreëerd voor een optimaal gebruik en optimale uitwisseling van mobiliteitsgegevens, met name wat betreft de samenwerking tussen openbare en particuliere gegevensverstrekkers. Pan-Europese end-to-end-mobiliteitsdiensten zijn net zo belangrijk als gegevensbeveiliging en het volledig benutten van het potentieel van AI terwijl de risico's ervan tot een minimum worden beperkt. Het is belangrijk dat de geplande AI-wet aansluit op de behoeften binnen en de transformatie van de Europese automobielenindustrie. AI-kwesties zijn van cruciaal belang voor verschillende ontwikkelingsgebieden in de sector mobiliteit. De nationale actoren moeten bijdragen tot een integrale benadering van AI-kwesties die verband houden met de ontwikkeling van innovaties op het gebied van mobiliteit.

41. De Commissie wordt verzocht zo spoedig mogelijk ook voor de automobielensector een specifiek voorstel in te dienen over de toegang tot niet-persoonsgebonden gegevens, zoals ontwikkeld in de dataverordening, teneinde de data-economie en nieuwe bedrijfsmodellen te bevorderen.

42. Er dient in de gehele EU een verplicht en uitgebreid aanbod te komen van oplaad- en tankinfrastructuur voor accu-elektrische aandrijvingen en alternatieve koolstofneutrale brandstoffen zoals biobrandstoffen. De overeengekomen doelstellingen van de AFI-verordening kunnen slechts minimumvereisten zijn. In de infrastructuur moet in de eerste plaats door particuliere aanbieders worden voorzien. Verloopt de uitbreiding in sommige gebieden te traag, dan moet dit worden gewaarborgd door openbare aanleg zonder dat dit wordt beperkt door de regels inzake staatssteun; bij de uitbreiding van e-mobiliteit moeten de uitbreiding van de elektriciteitsnetten en de opwekking van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen hand in hand gaan.

43. Lokale en regionale overheden moeten worden betrokken bij de planning en aanleg van oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het CvdR bepleit partnerschappen tussen de publieke en de particuliere sector in minder ontwikkelde regio's om de ontwikkeling van dergelijke infrastructuur te versnellen en billijke toegang en betaalbaarheid te waarborgen.

Begrotingskader

44. Er zij aan herinnerd dat het mechanisme voor een rechtvaardige transitie van cruciaal belang is voor de klimaatneutrale industriële transformatie en voor maatschappelijk aanvaardbare structurele veranderingen in de regio's. Niet alleen het Fonds voor een rechtvaardige transitie (JTF) is van essentieel belang, maar ook het InvestEU-programma en de nieuwe leenfaciliteit voor de overheidssector, die bijdragen tot een succesvolle aanpak van problemen ten gevolge van structurele veranderingen in de regio's.

45. De Europese Commissie wordt verzocht om in het kader van de tussentijdse herziening van het huidige meerjarig financieel kader (MFK) middelen voor de rechtvaardige transitie van automobielenregio's en automobielleveranciers (ongeacht de regio waarin zij gevestigd zijn) ter beschikking te stellen en daar nu al rekening mee te houden bij de planning van het volgende MFK. Bij het gebruik van de middelen moeten de regio's de nodige flexibiliteit krijgen, aangezien de uitdagingen sterk uiteenlopen.

46. De financiering moet op complementaire wijze met de structuurfondsen beschikbaar worden gesteld om synergieën en overloopeffecten te genereren. Daarbij moeten alle mogelijkheden worden aangegrepen om de procedures te versnellen. Een eventuele opvolger van het JTF moet worden ingebed in een transitie-onderdeel binnen het EFRO en het ESF, met inachtneming van het partnerschapsbeginsel, gedeeld beheer en met als doel de steun te vergemakkelijken. Dit zou verdere versnippering van steuninstrumenten voorkomen. Hier zij ook verwezen naar het advies over de toekomst van het cohesiebeleid, dat eind 2023 zal worden goedgekeurd.

47. Er vinden tegelijkertijd diverse industriële transformaties plaats; het CvdR onderstreept dat een opvolger van het JTF open moet staan voor andere sectoren. Daarbij moet ook voldoende rekening worden gehouden met de aanhoudende behoefte aan ondersteuning van de bestaande JTF-regio's, en met name van de kolenregio's. Er moet voor worden gezorgd dat deze regio's geen nadeel ondervinden van een eventuele verdere ontwikkeling van het JTF. In dit verband valt te denken aan een indicator die de CO₂-emissies koppelt aan waardecreatie.

48. Een opvolger van het JTF (waarbij steeds rekening wordt gehouden met de situatie en impact van elke regio, zoals vermeld in de territoriale effectbeoordeling) moet de zwaarst getroffen regio's, met name kmo's in de toeleveringssector, ondersteunen bij het vinden en uitvoeren van nieuwe bedrijfsmodellen, alsook bij de kwalificatie en opleiding van hun werknemers.

Europese transformatiestrategieën

49. Het CvdR is ingenomen met het door commissaris Breton geïnitieerde "Route 35"-proces en merkt op dat de Alliantie van automobielregio's (ARA) van het CvdR een aanvullende indicator (Key Performance Indicator, KPI) voor regionale effecten heeft voorgesteld als maatstaf voor het succes van de rechtvaardige transitie. Het verzoekt de Europese Commissie deze indicator in het proces op te nemen.

50. De Europese Commissie wordt verzocht vroegtijdig opdracht te geven tot de nodige analyses en een territoriale effectbeoordeling, zoals het geval was bij het ontwerp van steun voor steenkoolregio's, teneinde het verloop van de transformatie in de automobielregio's, de impact ervan en de eventuele behoefte aan steun in kaart te brengen en zo de basis te leggen voor de follow-up.

51. Verwacht wordt dat het CvdR, de ARA en de CoRAI actief worden betrokken bij de verdere werkzaamheden van de Europese Commissie om financiële lacunes en strategieën voor een rechtvaardige transitie te formuleren, zoals bepaald in Verordening (EU) 2023/851.

52. De Europese Commissie en de automobielregio's zouden moeten nagaan hoe andere regio's, zoals steenkool- en industriegebieden, in het verleden grote economische transitieën hebben aangepakt. Bestudering van de ervaring van deze regio's kan relevante inzichten opleveren, alsook manieren om een transitie voor automobielregio's als hefboom te gebruiken voor een positieve sociale en economische transformatie.

53. Positief is het lopende transitietraject voor de mobiliteitssector en de rechtstreekse inbreng van regio's met een sterke automobiel- en toeleveringsindustrie.

54. Transformatieprocessen brengen altijd hervormingen met zich mee; het instrument voor technische ondersteuning (TSI) kan de transformatie voor lokale en regionale overheden en kmo's op duurzame wijze ondersteunen.

55. Het CvdR wijst op de positieve ervaringen met strategieën voor slimme specialisatie (S3) die zijn ontwikkeld in het kader van het cohesiebeleid van de EU. Deze bevorderen structurele veranderingen door middel van een op de vestigingsplaats gebaseerde strategie en spelen een sleutelrol bij het overbruggen van de innovatiekloof in de EU.

56. Ook andere beleidsmaatregelen van de EU moeten deze structurele verandering ondersteunen; het CvdR verzoekt de Europese Commissie meer steun te verlenen aan de "partnerschappen voor regionale innovatie" (PRI) (*) als brug tussen slimme specialisatie en ander EU-beleid om de overkoepelende doelstellingen van de Europese Green Deal door middel van lokale oplossingen te verwezenlijken.

57. Het is belangrijk om publiek-private samenwerking te bevorderen, onder meer voor de oprichting van onderzoeks- en ontwikkelingscentra die vooral op innovatie zijn gericht. Hierbij moet tevens gebruik worden gemaakt van meer synergie tussen nationaal en regionaal beleid enerzijds en de Europese programmering anderzijds.

58. De interregionale netwerkprogramma's van de EU (Interreg Europe, I3, Regional Innovation Valleys) spelen een bijzondere rol bij het bevorderen van de samenwerking tussen automobielregio's om nieuwe technologieën of transformatieve strategieën te ontwikkelen.

(*) De partnerschappen voor regionale innovatie werden in het kader van een proefproject van het CvdR met het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek ontwikkeld en maken deel uit van de nieuwe Europese Innovatieagenda.

59. Het CvdR verwijst naar zijn advies over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de noodzaak van een fundamentele wijziging in mobiliteit. Deze mobiliteitsverandering gaat uit van het beginsel dat mobiliteit duurzaam en toegankelijk moet zijn voor alle burgers. Openbaar vervoer en actieve mobiliteit zijn duurzame en kostenefficiënte vervoermiddelen. Deze mobiliteitstransitie vereist een gedragsverandering, waarbij gebruikers en sociale innovatie van cruciaal belang zijn. Bereikbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, gezondheid, ruimtelijke ordening, demografische veranderingen en alternatieven voor individueel vervoer zijn hier van belang.

60. Het CvdR verzoekt de Europese Commissie om, na vijf jaar Europese Green Deal, voor de volgende vijfjarige mandaatsperiode allereerst te streven naar een geslaagde transformatie en dringt aan op een gecoördineerde aanpak van alle diensten van de Commissie om de transformatie met succes te bekronen.

Brussel, 11 oktober 2023.

*De voorzitter
van het Europees Comité van de Regio's*

Vasco ALVES CORDEIRO