Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/3166

20.6.2025

Resolutie over de versterking van de territoriale dimensie bij de uitvoering van het industrieel actieplan voor de Europese autosector

(C/2025/3166)

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

GELET OP:

- de mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's over het industrieel actieplan voor de Europese autosector ([1]);

1. is ingenomen met de inspanningen van de Europese Commissie om de transitie van de autosector naar schone mobiliteit, digitalisering en een groter concurrentievermogen te ondersteunen door middel van het onlangs gepubliceerde industrieel actieplan voor de Europese autosector (hierna: het actieplan);

2. betreurt, hoewel het zelf bij het raadplegingsproces betrokken is geweest, dat er in het actieplan te weinig aandacht wordt geschonken aan de territoriale dimensie en dat de voorgestelde maatregelen geen plaatsgebonden oplossingen bevatten;

3. merkt op dat de verordening tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor auto's en bestelwagens al in 2025 zal worden herzien; erkent dat het gerichte amendement van deze verordening de auto-industrie flexibiliteit kan bieden en dat daarmee tegelijkertijd de algemene klimaatdoelstellingen van de EU op een pragmatische wijze nagestreefd blijven worden in combinatie met een robuust industriebeleid; is echter van mening dat dit amendement onvoldoende is om de crisis in de sector aan te pakken en rechtszekerheid te creëren;

4. waarschuwt dat de veelvuldige aanpassingen van de wetgeving de voorspelbaarheid voor de Europese industrie in de weg staan en de industriële transitie belemmeren. Die aanpassingen dreigen het concurrentievoordeel van de Europese auto-industrie op de wereldmarkt te ondermijnen; vreest met name dat zulke wijzigingen de toezegging om de autosector te elektrificeren en de uitstoot van nieuwe auto's en bestelwagens tegen 2035 tot nul terug te dringen, in gevaar kunnen brengen. Om de toekomstige uitdagingen doeltreffend aan te gaan, moeten de overeengekomen doelstellingen strikt worden nageleefd en moet de regionale dimensie van het plan worden versterkt;

5. dringt er bij de Europese Commissie op aan om de herziening van de verordening tot vaststelling van CO_2-emissienormen geleidelijker door te voeren, met volledige technologische neutraliteit als basisprincipe, zoals benadrukt door Commissievoorzitter Von der Leyen, maar om zo snel mogelijk met deze herziening te beginnen;

6. wijst ook op de technologische en marktbeperkingen bij de invoering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen en dringt er bij de Europese Commissie op aan om, net als bij auto's en bestelwagens, te overwegen de verordening tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen sneller te herzien en daarin meer flexibiliteit op te nemen;

7. waarschuwt dat veranderingen in de regelgeving voor instabiliteit zullen zorgen, de voorspelbaarheid en industriële vooruitgang zullen belemmeren en daardoor de Europese autosector minder concurrerend zullen maken;

8. wijst op het ontbreken van een samenhangend Europees industriebeleid voor de autosector, zoals ook in het Draghi-verslag wordt onderstreept ([2]); dringt aan op een overkoepelende Europese transitiestrategie voor de auto-industrie om deze voor de welvaart en groei van de EU vitale economische sector in stand te houden;

9. dringt aan op een consequente bevordering van emissiearme aandrijfsystemen, uitgaande van uiteenlopende technologische benaderingen. Naast elektrische mobiliteit moeten ook aandrijvingen op basis van waterstof, synthetische brandstoffen en plug-in hybride voertuigen als gelijkwaardige opties voor de vermindering van de CO_2-uitstoot worden beschouwd. Een innovatievriendelijke regulering moet waarborgen dat alle technologieën onder eerlijke voorwaarden verder ontwikkeld kunnen worden;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. benadrukt dat de internationale concurrentie de EU onder steeds grotere druk zet haar inspanningen op te voeren om duurzame oplossingen in de autosector te ontwikkelen; onderstreept dat in de context van de huidige geo- en handelspolitieke verschuivingen, in de eerste plaats in de trans-Atlantische betrekkingen, dringend aanvullende maatregelen geboden zijn, ook ten aanzien van alternatieve brandstoffen zoals e-brandstoffen en biobrandstoffen, die de transitie mogelijk maken zonder het concurrentievermogen van de sector in het gedrang te brengen;

11. is verheugd dat wordt erkend dat regio's die afhankelijk zijn van de auto-industrie met veel uitdagingen te maken hebben, zoals uiteengezet in de mededeling betreffende de publicatie van de tussentijdse evaluatie van het cohesiebeleid ([3]);

12. benadrukt dat de elektrificatie van auto's en bestelwagens de meest doeltreffende weg naar koolstofneutraliteit in de autosector blijft en een belangrijke aanjager van het mondiale concurrentievermogen is;

beklemtoont de noodzaak om de laadinfrastructuur uit te breiden en te verbeteren en zo te zorgen voor een wijdverspreide, toegankelijke en betrouwbare dekking die voldoet aan de groeiende vraag; onderstreept dat het belangrijk is om laden op lange termijn betaalbaarder te maken om de transitie te ondersteunen;

13. merkt op dat volgens een recente studie van het CvdR over de stand van zaken en toekomstige uitdagingen voor autoregio's ([4]) een succesvolle transitie van de auto-industrie van doorslaggevend belang is om ervoor te zorgen dat deze regio's ook op lange termijn aantrekkelijk blijven;

14. benadrukt dat de lokale en regionale overheden moeten worden betrokken bij de planning en de aanleg van laad- en tankinfrastructuur in de hele EU, die van cruciaal belang is voor het concurrentievermogen van de Europese autosector; moedigt partnerschappen tussen de openbare en de particuliere sector dan ook aan om de ontwikkeling van dergelijke infrastructuur te versnellen door de vergunningsprocedures te vereenvoudigen en financiële prikkels te geven, zodat gelijke toegang en betaalbaarheid gewaarborgd zijn;

15. onderstreept dat het voor de verwezenlijking van een rechtvaardige transitie belangrijk is om de autoregio's en regionale autoclusters daarbij te betrekken en rekening te houden met hun standpunten en de door hen voorgestelde oplossingen. Zelf heeft het CvdR de Alliantie van automobielregio's (ARA) opgezet om de stem van deze regio's op EU-niveau te laten horen;

16. merkt op dat de ARA in de verordening betreffende CO_2-emissienormen voor auto's en bestelwagens wordt erkend als partner van de Europese Commissie bij het opsporen van eventuele financieringstekorten, teneinde een rechtvaardige transitie te waarborgen in de regio's waarvoor de groene en digitale transitie de zwaarste gevolgen heeft;

17. is ingenomen met de recente studie van de OESO over de toekomst van waardeketens in de autosector ([5]), waarin wordt gewezen op de sleutelrol van regio's bij het aantrekken van buitenlandse directe investeringen en de impact daarvan op kleine en middelgrote ondernemingen; wijst erop dat autoregio's en regionale autoclusters oplossingen bieden die variëren van sociale ondersteuning en opleidingsmogelijkheden voor werknemers tot de ondersteuning van innovatie-ecosystemen en de vormgeving van toekomstgericht industrie- en mobiliteitsbeleid;

18. is ingenomen met het plan van de Europese Commissie om een Europese Alliantie voor geconnecteerde en autonome voertuigen op te zetten, teneinde de ontwikkeling en productie van hardware- en softwarecomponenten voor geconnecteerd en autonoom rijden te stimuleren en zo het concurrentievermogen en de veerkracht van Europa veilig te stellen; roept de Europese Commissie op om bij de uitwerking van een alomvattend regelgevingskader voor autonome voertuigen rekening te houden met de ervaringen en zorgen op regionaal niveau;

19. wijst erop dat de Europese Commissie in haar economisch dossier "Mapping the impact of industrial decline on European regions" ([6]) de belangrijke rol van de Alliantie van automobielregio's erkent bij het in kaart brengen van de gevolgen van de industriële achteruitgang in autoregio's, en het belang daarvan inziet om met kennis van zaken beleidsbeslissingen te kunnen nemen over de vraag waar EU-middelen naartoe moeten gaan;

([3]) "Een gemoderniseerd cohesiebeleid: de tussentijdse evaluatie", COM(2025) 163 final.
([4]) "State of play and future challenges of automotive regions", CvdR-studie.
([5]) OESO, SME and Entrepreneurship Papers, "The future of the automotive value chain — Implications for FDI-SME linkages".
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. onderstreept dat de autosector van cruciaal belang is voor de maakindustrie in veel lidstaten en is geconcentreerd in verschillende regio's, waar de assemblage van auto's en de hele toeleveringsketen een belangrijke rol spelen voor economische groei, werkgelegenheid en investeringen in O&O; benadrukt dat de impact van de auto-industrie verder reikt dan de regio's waar auto's worden geassembleerd en vaak nog sterker voelbaar is in de regio's waar de toeleveranciers van de auto-industrie hun productiefaciliteiten hebben;

21. dringt aan op meer financiering voor een rechtvaardige transitie in de volgende langetermijnbegroting van de EU, met name via een versterkt cohesiebeleid, om de bestaande regionale verschillen aan te pakken, plaatsgebonden oplossingen te promoten en ervoor te zorgen dat steun wordt toegesneden op de specifieke behoeften van elke regio, in het bijzonder de regio's waarvoor de transitie naar klimaatneutraliteit de grootste gevolgen heeft;

22. pleit voor verdere ondersteuning van regionale innovatie-ecosystemen, met name via slimme specialisatiestrategieën en gerichte maatregelen ter bevordering van interregionale samenwerking tussen autoregio's in de hele waardeketen;

23. pleit voor meer inkoop van lokaal geproduceerde onderdelen om de CO_2-uitstoot en de koolstofvoetafdruk te verminderen. De economische steuninstrumenten voor bedrijven moeten evaluatiecriteria bevatten die de aankoop bij leveranciers binnen de EU bevorderen;

24. dringt niet alleen aan op vereenvoudiging van de regelgeving, maar ook op een wijziging van de vereisten inzake steun voor de sector om investeringen door de Europese auto-industrie te stimuleren en te verhogen;

25. vindt het essentieel om uitgebreide bij- en omscholingsprogramma's op te zetten ter versterking van de vaardigheden en deskundigheid van zowel de huidige als toekomstige werknemers in de auto-industrie. Zulke initiatieven zouden moeten worden afgestemd op de veranderende behoeften van de auto-industrie en op de vergrijzing van het personeel en zouden het tekort aan arbeidskrachten moeten verminderen, ook in de sector voor het onderhoud en de reparatie van voertuigen, die als gevolg van de technologische transitie een aanzienlijke structurele inkrimping dreigt te ondergaan;

26. wijst op het belang van onderzoek en ontwikkeling voor het toekomstige concurrentievermogen van de auto-industrie; dringt er daarom op aan dat er op EU-niveau meer onderzoeksmiddelen worden uitgetrokken voor fundamenteel en toponderzoek;

27. roept op tot een territoriale dialoog over de rechtvaardige transitie op basis van sterke partnerschappen tussen sociale partners en overheden op alle bestuursniveaus, met als doel het vinden van plaatsgebonden oplossingen;

28. roept op tot een uitvoeringsdialoog met de autoregio's teneinde een gestructureerd platform voor autoregio's en regionale autoclusters te realiseren waar zij met de Europese Commissie van gedachten kunnen wisselen over beste praktijken en kunnen bijdragen aan de uitvoering van de maatregelen uit het actieplan;

29. staat zelf klaar om via zijn Alliantie van automobielregio's (ARA), zijn interregionale groep Toekomst van de Automobielindustrie (CoRAI) en zijn contacten met de Alliantie voor vaardigheden in de autosector (ASA) en met de Europese Alliantie van regio's die halfgeleiders produceren (ESRA) de uitwisselingen met de Europese Commissie over de uitvoering van het actieplan te verrijken met lokale en regionale kennis, teneinde een evenwichtige en inclusieve transitie van de autosector te waarborgen, gedeelde doelstellingen te verwezenlijken en ownership te creëren in het kader van de strategische dialoog over de toekomst van de auto-industrie.

Brussel, 3 april 2025.

De voorzitter
van het Europees Comité van de Regio's
Kata TÜTTŐ