

## **Werkmethoden en kortetermijnwerkprogramma 2023-2024 van de Alliantie van automobielregio's**

*De leden van de Alliantie van automobielregio's (ARA) zullen tijdens hun eerste politieke vergadering op 17 november 2022 in Leipzig onderstaand werkprogramma goedkeuren, waarmee zij vaart willen zetten achter de uitvoering van de tienpuntenverklaring die op 30 juni 2022 tijdens de 150<sup>e</sup> plenaire zitting van het CvDR is aangenomen, teneinde tot een rechtvaardige transitie te komen voor automobielregio's die zich in een overgangsfase bevinden.*

### **1. Governance en werkmethode van de Alliantie van automobielregio's**

#### **1.1 Governance**

Eén regio neemt jaarlijks het roulerende voorzitterschap van de ARA op zich, ondersteund door maximaal drie regio's die als covoorzitter optreden en ook verantwoordelijk zijn voor een van de thematische werkpakketten (zie punt 2.1). Over de volgende regio en regio's die als resp. voorzitter en covoorzitters fungeren, wordt tijdens elke jaarlijkse conferentie van de Alliantie van automobielregio's (zie 1.2) een besluit genomen op basis van besprekingen in de "sherpagroep" (zie hieronder) voorafgaand aan de conferentie.

De voorzitter bereidt als gastheer samen met het secretariaat van de CvDR-commissie COTER en in nauw overleg met de sherpagroep en de interregionale CvDR-groep Automobieliindustrie (CoRAI), respectievelijk de CoRAI-focusgroep (soms overlappend met de sherpagroep), de jaarlijkse bijeenkomst onder zijn voorzitterschap voor. De ARA wordt politiek vertegenwoordigd door de voorzitter.

Een sherpagroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Brusselse kantoren van de ARA-regio's, het COTER-secretariaat en het CoRAI-secretariaat, zal regelmatig (minstens drie keer per jaar) in Brussel en/of via videoconferentie bijeenkomen. De sherpagroep heeft tot taak de ARA-activiteiten te bevorderen, het werkprogramma voor de korte termijn te actualiseren en toekomstige werkprogramma's voor te bereiden.

Een "technisch secretariaat" van de Alliantie zal door het CvDR worden geleid en door de sherpagroep worden bijgestaan. Het technisch secretariaat onderhoudt de website van de ARA en is het eerste aanspreekpunt voor regio's en andere belanghebbenden. Het zal de sherpagroep raadplegen over substantiële kwesties inzake onderwerpen die voor de ARA van belang zijn.

## **1.2 Jaarlijkse conferentie van de Alliantie van automobielregio's**

De ARA komt eenmaal per jaar bijeen voor de jaarlijkse conferentie van de Alliantie van automobielregio's, die door de voorzitter wordt georganiseerd. Tijdens deze jaarlijkse conferentie wisselt het voorzitterschap (zie 1.1).

De voorzitter bereidt als gastheer samen met het technisch secretariaat en in nauw overleg met de interregionale CvdR-groep Automobielandustrie (CoRAI) de jaarlijkse bijeenkomst onder zijn voorzitterschap voor. De sherpagroep zal in nauwe samenwerking met de CoRAI-focusgroep (die elkaar soms overlappen) het werkniveau vormen.

Wat betreft de manier waarop de eventuele kosten van de jaarlijkse bijeenkomst gedeeld worden door het CvdR en de gastregio, zal te zijner tijd een voorstel worden voorgelegd aan de bevoegde CvdR-commissie en het bureau voor een definitief besluit.

## **1.3 Vergaderingen voor verdere discussie en netwerkvorming**

Het is de bedoeling dat er eens per jaar een politiek debat van de Alliantie wordt gehouden in het kader van een CvdR-vergadering in Brussel. Hiermee wordt beoogd de EU-instellingen te laten weten hoe er vanuit regionaal perspectief over de transformatie van de automobielsector wordt gedacht. Ook vertegenwoordigers van de andere EU-instellingen zouden voor debatten moeten worden uitgenodigd.

Verdere (virtuele) bijeenkomsten kunnen plaatsvinden onder dezelfde voorzitter, de vicevoorzitter of de voorzitter van de CoRAI. De bijeenkomsten van de sherpagroep zijn bedoeld om dieper op de thema's in te gaan en netwerkvorming onder de betrokkenen te bevorderen. Hiervoor zou een van de reguliere vergaderingen van de CoRAI moeten worden gebruikt. De Alliantieleden die (nog) niet in de CoRAI zijn vertegenwoordigd, zouden als gast moeten worden uitgenodigd. Indien mogelijk zouden dergelijke gezamenlijke vergaderingen met de CoRAI virtueel moeten worden gehouden.

Het technisch secretariaat wordt verzocht hiertoe de website van de ARA te creëren en te onderhouden en de mogelijkheid van virtuele of tenminste hybride vergaderingen te onderzoeken.

## **1.4 Politieke acties van de leden van de Alliantie**

ARA-leden informeren CvdR-leden met een politiek mandaat in hun regio over ARA-activiteiten en moedigen hen aan om zich bij CoRAI aan te sluiten. De CoRAI is zelf ook lid van de Alliantie.

De Alliantie treedt collectief op tijdens haar jaarlijkse werkvergaderingen en richt haar wensen en voorstellen aan de EU-instellingen. De leden van de Alliantie brengen de beleidsdoelstellingen in verband met rechtvaardige, eerlijke en succesvolle veranderingen in de automobiellindustrie altijd zelf onder de aandacht, maar werken ook actief samen met hun eigen EU-land en het CvdR. Zij stimuleren de bewustwording onder nationale delegaties in het CvdR, Europarlementariërs in hun regio en hun nationale en regionale overheden.

De ARA en haar leden brengen de zorgpunten van de Alliantie voortdurend onder de aandacht van de Europese Commissie en de betrokken commissarissen en directoraten-generaal. Daarnaast moet de Alliantie als belanghebbende worden betrokken bij de door de Europese Commissie gecreëerde vormen van dialoog over transformatieprocessen (bijv. het transitietraject).

In samenwerking met de sherpagroep zorgt de voorzitter van de ARA voor de nodige coördinatie tussen de aangesloten regio's, voor de ondersteuning van politieke acties om de dialoog gaande te houden en de gemeenschappelijke visie van de Alliantie aan de Europese instellingen kenbaar te maken, en voor het stimuleren van de bewustwording onder nationale delegaties in het CvdR, Europarlementariërs in hun regio en hun nationale en regionale overheden.

## **2. Werkprogramma voor de korte termijn**

De Alliantie van automobiellregio's wil waarborgen dat er bij de duurzame transformatie van het wegvervoer en de automobiellsector in de EU geen enkele regio aan zijn lot wordt overgelaten. Zij zal bijdragen aan de discussie over de vaststelling van een Europees mechanisme ter ondersteuning van een rechtvaardige, eerlijke en succesvolle overgang in de automobiell- en toeleveringsindustrieregio's in Europa.

De Alliantie ziet veelbelovende mogelijkheden in het verslag van het Europees Parlement over het 8<sup>e</sup> cohesieverslag: transitieregio's zouden in aanmerking moeten komen voor steun uit een nieuw fonds voor een rechtvaardige transitie (JTF II), met een breder toepassingsgebied.

### **2.1 Thematische werkpakketten ARA 2023-2024**

Uitgaande van het jaarlijkse werkprogramma van de Commissie en de noodzaak om mobiliteit op nieuwe leest te schoeien teneinde de klimaatdoelstellingen van de EU te halen en de daarmee samenhangende veranderingen in het voertuigenpark en de auto-industrie door te voeren, wil de Alliantie zich in 2023-2024 focussen op de onderstaande thema's. Mochten er in de sector en ten aanzien van het thema in kwestie nieuwe ontwikkelingen zijn die het noodzakelijk maken om tot een aanpassing te komen, dan moet deze door de

sherpawerkgroep worden besproken en aan de voorzitter worden voorgelegd. Het thematische werkpakket wordt om de twee jaar herzien.

### **2.1.1 Evaluatie van de regionale gevolgen van de transformatie van de automobielandustrie en de toeleveringsindustrie**

Om een degelijke en zinvolle databank tot stand te brengen moet de regionale impact van veranderings- en transformatieprocessen in de automobielandustrie worden beoordeeld. Dit zou het uitgangspunt moeten zijn voor het kader voor een rechtvaardige transitie, waarbij ook de impact op de regionale groei en werkgelegenheid nauwkeurig in kaart wordt gebracht en het reeds in afzonderlijke regio's verrichte onderzoek wordt gedeeld<sup>1</sup>.

Niet alleen mobiliteitsconcepten en vervoermiddelen, maar ook productieprocessen moeten duurzamer worden. Het streven naar een "nuluitstoot" betreft dus ook de productie en de gehele levenscyclus van een voertuig. Dit vergt investeringen om het concurrentievermogen van Europese OEM's (*original equipment manufacturers*) en de toeleveringsindustrie in stand te houden en zo mogelijk te verbeteren. Ook de rol van de logistiek in de toeleveringsketen in het kader van de industriële transformatie die samenhangt met de nieuwe technologische oplossingen is van essentieel belang.

### **2.1.2 Vaardigheden en arbeidskrachten (OEM's en leveranciers)**

Her- en bijscholing van regionale arbeidskrachten moeten worden gestimuleerd om banenverlies in onze regio's te voorkomen en de transitie naar nieuwe banen te ondersteunen, in nauwe samenwerking met het Pact voor vaardigheden (de "Automotive Skills Alliance"). Onderwijs en opleiding zijn belangrijk, willen regio's erin slagen om veranderingen in goede banen te leiden. Het is namelijk zo dat de arbeidswereld in de automobielandustrie permanent en duurzaam verandert.

### **2.1.3 Uitrol van infrastructuur en onderzoek en ontwikkeling**

De overgang naar klimaatneutrale mobiliteit vereist niet alleen nieuwe aandrijfsystemen en nieuwe auto's, maar ook de aanleg van oplaadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Er moet worden ingezet op de ontwikkeling van een sterk onderzoekskader voor industriële transformatie en innovatie in de Europese automobielandustrie (geconnecteerde en zelfrijdende voertuigen, alternatieve brandstoffen, etc.), ook om de toeleveringsketen voor strategische en kritieke grondstoffen veerkrachtiger te maken.

---

<sup>1</sup> Hierbij zou kunnen worden uitgegaan van een studie die in 2023 in opdracht van het CvdR wordt verricht.

Voor nieuwe auto's in een nieuw mobiliteitstijdperk is onderzoek en ontwikkeling op het gebied van technische innovaties nodig. Hierbij moet vooral gedacht worden aan thema's als lichtgewicht constructie, efficiëntie, nieuwe aandrijfvormen en brandstoffen, circulaire economie en nieuw ecologisch productontwerp.

Een van de doelstellingen hierbij moet zijn een dialoog op gang te brengen met lokale overheden op verschillende niveaus om de transitie in goede banen te leiden, zodat beleidsmaatregelen met een zware impact op de automobielsector worden vermeden.

---