

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (83) 633

Vol. 1983/0235

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

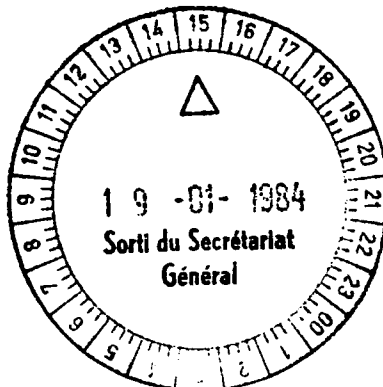
COM(83) 633 def.

Brussel, 17 januari 1983

ACTIVITEITEN VAN DE COMMISSIE EN EEG-REGLEMENTERING
MET BETREKKING TOT DE AUTOMOBIEELSECTOR OVER DE PERIODE 1981-1983

RAPPORT OVER DE STAND VAN ZAKEN BIJ DE TENUITVOERLEGGING
VAN DE STANDPUNTBEPALING VAN DE COMMISSIE VAN JUNI 1981
INZAKE DE EUROPESE AUTO-INDUSTRIE

(verslag van de Commissie aan het Europese Parlement en aan
de Raad)



INHOUDSOPGAVE

Achtergrond en doelstellingen

DEEL EEN : ACTIVITEITEN VAN DE COMMISSIE EN EEG-REGLEMENTERING

Overzicht

1. Basisaanpak
2. Versterking van de interne markt
3. Structurele ontwikkeling van de industrie
4. Veranderingen op het vlak van de werkgelegenheid
5. Externe betrekkingen

Specifieke onderwerpen

1. Verschillende prijsniveaus voor auto's in de Gemeenschap
 - 1.1. De aanpak van de Commissie
 - 1.2. Het geval van het Verenigd Koninkrijk
 - 1.3. Het geval van Denemarken
2. Collectieve vrijstelling voor selectief opgezette distributienetten voor auto's
3. EEG-goedkeuring voor auto's en harmonisatie van technische voorschriften
 - 3.1. Doelstellingen van de technische harmonisatie
 - 3.2. EEG-goedkeuring en het "derde landen"-probleem
 - 3.3. Facultatief karakter der geharmoniseerde normen
 - 3.4. EEG-goedkeuring uitsluitend met betrekking tot technische vraagstukken
 - 3.5. Technische controle
 - 3.6. Globale aanpak - lawaai, luchtverontreiniging
 - 3.7. Lood in brandstof
 - 3.8. Passieve veiligheid van motorvoertuigen

4. Belastingonderwerpen

- 4.1. Overzicht van de fiscale lasten bij de aankoop van een auto
- 4.2. Fiscale vraagstukken met betrekking tot het tijdelijk gebruik van een auto
- 4.3. Harmonisatie van belastingwetgevingen

5. Handelsmerken

6. Verzekeringen en rijbewijzen

- 6.1. Verzekeringsaangelegenheden
- 6.2. Rijbewijzen

7. Energiebesparing

- 7.1. Aanpak van de Commissie
- 7.2. Effect van belastingspolitiek op brandstofverbruik
- 7.3. Gebruik van vervangende bestanddelen in brandstof
- 7.4. Onderzoek op het gebied van energiebesparingstechnologieën

8. Onderzoek en ontwikkeling

- 8.1. Aanpak van de Commissie
- 8.2. Bestaande programma's inzake onderzoek en ontwikkeling
- 8.3. Nieuwe programma's inzake onderzoek en ontwikkeling

9. Structurele ontwikkeling van de industrie

- 9.1. Studies
- 9.2. Controle op staatssteun
- 9.3. Doorzichtigheid van financiële betrekkingen tussen Lid-Staten en openbare bedrijven
- 9.4. Gebruik van communautaire financiële instrumenten

10. Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden

10.1. Studies

10.2. Ontwikkelingen in de werkgelegenheid

10.3. Europees Sociaal Fonds

11. Handelspolitiek

11.1. Japan

11.1.1. Japans aandeel in de auto-invoer in de EEG, ontwikkeling van de marktaandelen op markten van derde landen

11.1.2. Verzoek tot matiging van de Japanse export

11.1.3. Ontwikkeling van de Japanse auto-export naar de EEG

11.1.4. Lichte bedrijfsvoertuigen

11.1.5. Invoerbependingen van Japanse auto's

11.1.6. Werkgroep op hoog niveau

11.1.7. Toegang tot de Japanse markt

11.1.8. Industriële samenwerking, investeringen

11.2. Verenigde Staten

11.3. Uitbreiding - Ierland, Griekenland, Spanje, Portugal

11.4. Australië

11.5. Normen - Zweden, Zwitserland

11.6. Invoer uit landen met staatshandel

VOETNOTEN

DEEL TWEE - PRESTATIES VAN DE AUTOFABRIKANTEN IN DE EEG EN MARKTONTWIKKELINGEN

1. Produktie en vraag in 1981/1982

1.1. Personenauto's

1.1.1. Produktie

1.1.2. Vraag

1.2. Bedrijfsvoertuigen

1.2.1. Produktie

1.2.2. Vraag

2. Handel in auto-onderdelen

2.1. Algemeen

2.2. Aandeel van de handel in auto-onderdelen in de totale handel met
niet-EEG-landen

2.3. Het belang van de interne markt

2.4. Export en invoer van personenauto's

2.5. Export en invoer van bedrijfsvoertuigen

2.6. Toenemend belang van de auto-onderdelenindustrie

DEEL DRIE - BIJLAGEN

INLEIDING

1. Het voorliggende rapport bedoelt een werkdocument voor het Europese Parlement en voor de openbaarheid te zijn, dat de specifieke maatregelen en initiatieven van de Commissie op het gebied van de auto-industrie samenvat.

Het heeft in principe betrekking op de activiteiten voortvloeiende uit de Standpuntbepaling inzake de Europese auto-industrie van juni 1981¹ ("Standpuntbepaling 1981"). Terwijl de Standpuntbepaling een antwoord was op de resolutie van het Parlement van januari 1981² bevat het voorliggende rapport reacties op latere resoluties in het bijzonder die van het Economisch en Sociaal Comité van juli 1981³ en die van het Parlement van januari 1983⁴.

De Commissie gaf haar standpuntbepaling 1981 op een moment dat de auto-industrie in de Gemeenschap een bijzonder moeilijke periode doormaakte. De bedoeling was een element van stabiliteit aan de discussie tot te voegen door open te leggen wat de Commissie nodig achtte dat gedaan werd of zelf dacht te ondernemen.

2. De bedoeling van de Commissie inzake de hierna beschreven activiteiten is om voor de industrie een stabiele speelruimte te verzekeren door het scheppen van gunstige samenhangende basisvoorwaarden waarin de industrieën zelf de best mogelijke strategieën, aangepast aan de toekomstige vereisten, kunnen ontwikkelen en zo op wereldniveau competitief blijven.

Thans, twee jaar later, lijkt dit vertrouwen gerechtvaardigd te zijn geweest, zoals blijkt uit het overzicht van de prestaties van de industrie in Deel Twee van dit document. De voorzichtig optimistische beoordeling van de huidige situatie moet natuurlijk worden genuanceerd : één van de grote problemen is nog steeds de in het algemeen geringe vraag, zowel in Europa als in de wereld. Bovendien zijn er grote structurele problemen met een nog steeds voortdurende negatieve werking, aangezien de EEG-dimensie nog niet op alle gebieden waar de problemen te groot zijn voor nationale oplossingen concrete vorm heeft gekregen. Hoezeer nationale beleidsvisies nog steeds de overhand hebben kan worden gedemonstreerd op die gebieden waar er de keus is tussen een nationale aanpak en een gemeenschappelijke. Een voorbeeld is de beperkte verwijzing

naar geharmoniseerde technische normen (EEG-richtlijnen, zie punt 3.3). Een ander gebied is dat van de investeringen. Er zijn krachtige maatregelen in voorbereiding om het concurrentievermogen in stand te houden of te herstellen. In het licht van deze inspanningen zou de Gemeenschappelijke aanpak, waarom in de standpuntbepaling in 1981 was gevraagd en die zou bestaan bijvoorbeeld uit het streven naar omvangrijke besparingen door middel van standaardisatie van onderdelen, op ruimere schaal moeten worden toegepast.

DEEL EEN - ACTIVITEITEN VAN DE COMMISSIE EN EEG-REGLEMENTERINGEN

1. Het eerste deel van dit rapport geeft een overzicht van de Commissie-activiteiten tot begin 1983 en heeft betrekking op de vier voornaamste aspecten voorzien in de standpuntbepaling 1981, namelijk :

- versterking van de interne markt
- structurele versterking van de industrie
- verandering in de werkgelegenheid
- dialoog met de handelspartners van de Gemeenschap.

2. Van de vier werkkerreinen die in de standpuntbepaling 1981 zijn vastgesteld is de versterking van de interne markt het belangrijkste. Het is van essentieel belang dat de EEG-markt als een nationale markt kan werken, zowel voor de industrie - omdat de EEG, zoals bekend, beschikt over een markt voor personenauto's die te vergelijken is met die van de Verenigde Staten en daarom van groot belang is voor het concurrentievermogen van de EG-industrie - als voor de gebruiker. De Commissie heeft haar aandacht gericht op twee belangrijke vraagstukken :

- het verschil tussen de autoprijzen in bepaalde Lid-Staten en de problemen rond de zogenaamde "parallele import" (import die plaatsvindt buiten het distributiestelsel van de fabrikant om). Dit probleem werd geanalyseerd in het 12e rapport inzake het mededingingsbeleid van de Commissie. Aan dit verschijnsel is ook veel publiciteit gegeven in twee BEUC-rapporten⁵ uit 1981 en 1982, alsmede in andere publikaties, terwijl de industrie haar standpunten kenbaar heeft gemaakt via de geëigende kanalen op Europees niveau. Op zichzelf zijn verschillen in autoprijzen geen reden tot

ongerustheid : er zal altijd verschil in prijs blijven bestaan tussen soortgelijke of zelfs dezelfde produkten in verschillende streken. Er zijn echter soms grote prijsverschillen. Het verschil ten aanzien van de laagste prijsmarkt kan 100 % bedragen, b.v. tussen het Verenigd Koninkrijk en Denemarken. Het verschil kan, als een ander voorbeeld, ongeveer 20 % bedragen tussen Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, ten aanzien van de Duitse prijzen.

In theorie zijn er een aantal redenen te bedenken voor deze verschillen, zoals verschillende ontwikkeling van wisselkoersen en inflatiepercentages, koopkrachtverschillen, verschillende voorkeur van de consument, uiteenlopende extra voorzieningen voor de modellen, verschillende belastingstelsels, andere specificatievoorschriften, prijscontrole van de overheden verschillen in transport- en distributiekosten.

Geen van deze factoren vormt op zichzelf een voldoende verklaring voor de huidige prijsverschillen. Een en ander lijkt ook in verband te staan met de vraag of er nationale fabrikanten zijn die de nationale markt beheersen en of er overwegend scherpe concurrentie is tussen de verschillende importeurs.

De diensten van de Commissie benaderen deze complexe problematiek vanuit drie invalshoeken : 1) analyse van de aan de prijsverschillen ten grondslag liggende economische redenen, 2) beginselen van het vrij verkeer van goederen en 3) concurrentieregels;

- de harmonisatie van de wetgeving op automobielgebied en de inwerkingtreding van EEG-goedkeuring voor auto's. Op het gebied van technische harmonisatie van auto-onderdelen zijn bij de opbouw van de interne markt sinds 1970 grote vorderingen gemaakt. Er zijn gemeenschappelijke regels tot stand gekomen in de vorm van een reeks van 59 richtlijnen die alle soorten auto-onderdelen bestrijken, uitgezonderd windschermen, het gewicht en afmetingen van bepaalde voertuigtypen en banden.

Een voor de gehele Gemeenschap geldend systeem van goedkeuring is echter nog niet van kracht geworden, omdat de laatste drie richtlijnvoorstellen al jarenlang door de Raad in de ijskast worden gehouden⁶. Overeenkomstig de

bepalingen van de basisrichtlijn van 1970⁷ zal het voor de gehele EEG geldende goedkeuringssysteem automatisch van kracht worden, wanneer de drie resterende technische richtlijnen worden goedgekeurd. Het gaat hier niet zozeer om het bereiken van overeenstemming over technische vraagstukken, maar vooral om de toegang van voertuigen uit derde landen tot het EEG-goedkeuringssysteem. Vanuit gezondheids- en veiligheidsoogpunt is er reden tot bezorgdheid over het feit dat men moet vertrouwen op proeven die in het buitenland zonder voldoende controlemogelijkheden worden verricht.

Reeds drie jaar lang worden over dit vraagstuk in de Raad vruchteloos besprekingen gevoerd in weerwil van het feit dat op de bijeenkomst van de Europese Raad in Kopenhagen van 3/4 december 1982 de Raad een duidelijke opdracht heeft gegeven. Na drie bijeenkomsten van de "Interne Markt"-Raad van 1 februari, 1 maart en 26 mei 1983 moet worden geconcludeerd dat de beoogde oplossing waarop de betrokkenen tot nu toe hun inspanningen hebben geconcentreerd, waarschijnlijk niet de mogelijkheid zal scheppen tot goedkeuring van de drie bovengenoemde technische richtlijnen; en als dit niet gebeurt, zal de EEG-goedkeuring voor motorvoertuigen in haar huidige staat van opschorting blijven.

Er is een begin gemaakt met wetenschappelijk werk op andere terreinen waarop de Gemeenschap in de toekomst wettelijke maatregelen in overweging zal moeten nemen. De betreffende onderwerpen die momenteel bij werkgroepen van deskundigen in behandeling zijn, zijn lawaai en uitlaatgassen. De rapporten van deze werkgroepen zullen een objectieve basis vormen voor de "algemene aanpak" van de betreffende problemen en voor de politieke besluitvorming, waarbij rekening zal worden gehouden met het effect van bijvoorbeeld geluidsnormen op het energieverbruik, de luchtverontreiniging of veiligheid, terwijl ook kosten/batenoverwegingen zullen meespelen.

In de standpuntbepaling 1981 heeft de Commissie de noodzaak van deze algemene aanpak benadrukt. Daar zijn twee belangrijke redenen voor : de eerste is dat met de produktie van motorvoertuigen lange aanlooptijden (3-5 jaar voor een nieuw model) en grote investeringen gemoeid zijn, zodat een harmonisatie en stabiele wetgeving vereist is. Er kan echter alleen een betrouwbaar samenhangend systeem tot stand komen, indien bij de wetgeving op

welke specifiek terrein dan ook rekening wordt gehouden met de onderlinge samenhang van alle meespelende factoren. Ten tweede is een dergelijke globale aanpak nodig om op politiek vlak prioriteiten te kunnen stellen. Vooral in economisch moeilijke omstandigheden is het noodzakelijk dat prioriteiten worden gesteld, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat een bepaalde doelstelling (bijvoorbeeld milieubescherming) in strijd kan zijn met andere doelstellingen (bijvoorbeeld energiebesparing), terwijl men zich er tevens van bewust dient te zijn dat het innoverend vermogen van de auto-industrie wellicht niet voldoende is om alle gewenste doelstellingen tegelijk te bereiken.

Ten aanzien van het effect van de reeds geharmoniseerde EEG-richtlijnen zijn de diensten van de Commissie begonnen met een onderzoek naar de mate waarin de EEG-richtlijnen momenteel worden toegepast. De richtlijnen zijn in beginsel facultatief en een fabrikant heeft de keuze tussen deze wetgeving en de nog bestaande nationale voorschriften, behalve in gevallen waarin een nationale regering de nationale voorschriften heeft vervangen door de geharmoniseerde regels.

3. Wat de structurele ontwikkeling van de industrie betreft bestaan de activiteiten van de Commissie uit een onderzoeks- en een maatregelenpakket. Ten einde een beter inzicht te krijgen in de structurele ontwikkeling van de industrie is opdracht gegeven tot het verrichten van twee grote studies, een over de automobielsector en een over de industrie voor auto-onderdelen. Wat de maatregelen betreft heeft de Commissie werkzaamheden voorgesteld die een duidelijker beeld moeten opleveren van de staatssteun die aan de automobielsector wordt verleend (controle met terugwerkende kracht). Bovendien maakte de Commissie gewag van haar voornemen bij de toepassing van de EEG-regels op concurrentiegebied naar behoren rekening te houden met de noodzaak tot samenwerking zowel binnen de motorvoertuigenindustrie als in andere bedrijfstakken, zowel in vroegere als latere stadia van het productieproces.

Natuurlijk gaat het hier om een lang termijnbeleid en vorderingen zijn op dit gebied niet zo gemakkelijk aanwijsbaar als op andere punten. Desondanks zijn hieronder enige bijzonderheden over de stand van zaken gegeven.

4. Met betrekking tot de veranderde werkgelegenheid en werkomstandigheden in de automobielsector heeft de Commissie een begin gemaakt met een aantal aanvullende studies die de lacunes in de standpuntbepaling 1981 op het stuk van informatie over de eventuele effecten van technologische veranderingen in de automobielproduktie moeten opvullen. In punt 10.1 wordt een lijst van deze studies gegeven. Wat de veranderingen in de werkgelegenheid betreft onderzoekt de Commissie de problemen op het gebied van vermindering en reorganisatie van de werktijd, bereidt zij nieuwe activiteiten voor inzake maatregelen voor beroepsopleiding met betrekking tot nieuwe informatietechnieken en stelt zij een programma voor speciale maatregelen voor ter bestrijding van de jeugdwerkloosheid. Een samenvatting inzake financiële steun uit het Sociaal Fonds volgt onder punt 10.3.

5. In haar dialogoog met de handelspartners van de Gemeenschap gaat de Commissie door met haar pogingen de wereldautohandel zo vrij mogelijk te houden, protectionistische tendensen te voorkomen, het handelsevenwicht - speciaal met Japan - te verbeteren en gunstige voorwaarden te scheppen voor de momenteel aan de gang zijnde herstructurering van de Europese auto-industrie. Dank zij deze inspanningen, maar ook als gevolg van de ontwikkelingen op de markt en het versterkte concurrentievermogen van de Europese fabrikanten is het Japanse marktaandeel in de Gemeenschap gedaald.

In haar standpuntbepaling 1981 heeft de Commissie bovendien gewezen op de mogelijke positieve effecten van meer industriële samenwerking, verhoging van het peil van de rechtstreekse buitenlandse investeringen en als resultaat daarvan, een zekere verschuiving van handel in geassembleerde auto's naar handel in auto-onderdelen. De feitelijke ontwikkelingen sinds de opstelling van de standpuntbepaling 1981 lijken deze verwachtingen te rechtvaardigen.

In punt 11 wordt per land een uiteenzetting gegeven van het gevoerde handelsbeleid, waarbij aandacht wordt besteed aan bijzondere ontwikkelingen en/of controversiële onderwerpen.

SPECIFIEKE ONDERWERPEN

1. Verschillende prijsniveaus voor auto's in de Gemeenschap

1.1. Het vraagstuk van de verschillende prijsniveaus voor auto's is momenteel wel het meest ingewikkelde en veelomvattende onderwerp op autogebied. De prijsniveauverschillen voor auto's tussen sommige Lid-Staten zijn aanzienlijk. Op grond van het 12e rapport van de Commissie inzake het mededingingsbeleid kan een "doorsnee groep" met Frankrijk, Duitsland, Italië en Nederland aangewezen worden, het Verenigd Koninkrijk is het duurste land, terwijl in Denemarken en Griekenland de laagste prijzen worden genoteerd⁸ (de netto prijzen bedragen bijna de helft).

Eindgebruikers hebben in toenemende mate gebruik gemaakt van het uit het beginsel van vrij verkeer van goederen voortvloeiende recht om hun auto te kopen daar waar die goedkoper is dan in eigen land.

De Commissie wordt geconfronteerd met een aantal klachten⁹ over pogingen markten met hoge prijzen te beschermen, met name de markt in het Verenigd Koninkrijk, tegen parallelle import uit andere Lid-Staten waar de prijzen lager liggen. Wanneer deze pogingen in strijd zijn met de concurrentieregels van de EEG of het beginsel van vrij verkeer van goederen, is de Commissie verplicht te reageren uit hoofde van de artikelen 30 tot en met 36 of 85 van het Verdrag. Hoewel er wel bepaalde tendensen tot bescherming van hoge-prijzenmarkten zijn geweest, kan het bestaan van verschillende nationale prijsniveaus niet volledig worden toegeschreven aan protectionistisch gedrag. De oorzaken van prijsverschillen moeten ook worden gezocht in reacties op verschillen in economische omstandigheden in en tussen de betrokken landen, zoals plaatselijke produktiekosten, consumentengedrag, inflatiepercentages, wisselkoersschommelingen, enz. Het is in feite niet realistisch te veronderstellen dat uniforme prijzen in de gehele Gemeenschappelijke Markt mogelijk zijn, niet alleen omdat de objectieve factoren die het prijsbeleid van een onderneming bepalen overal verschillend zijn, maar ook omdat bij normale concurrentie de prijzen niet uniform hoeven te zijn.

De Commissie wenst geen rechtstreekse regulering van de prijzen in de autosector, en heeft daartoe ook niet de wettelijke bevoegdheden¹⁰. Inherent aan de toepassing van artikel 30-36 en 85 in deze gevallen is wel dat er indirect druk wordt uitgeoefend om de prijzen aan te passen aan een gemiddeld EEG-prijspeil.

Het gaat hier om een zeer complex vraagstuk. Bij de bestudering ervan richt de Commissie zich op enige kernpunten en heeft zij een basisstudie over prijzenstrategie van autofabrikanten in het Verenigd Koninkrijk en sommige EEG-landen besteld.

Het eerste grote probleem bij het aanpakken van de prijsverschillen is het onderscheid dat moet worden gemaakt tussen een protectionistisch beleid en gerechtvaardigde reacties op het economisch klimaat.

Het tweede probleem is een juiste inschatting van wat de economische gevolgen zullen zijn, wanneer de prijsniveaus op hoge-prijzenmarkten naar beneden toe worden aangepast. Er is soms gesuggereerd dat dit onder meer dramatische gevolgen zal hebben voor de plaatselijke produktie in het Verenigd Koninkrijk¹¹.

Ten derde moet op het vlak van economische beleidsvoering en economische situaties het vraagstuk van de prijsverschillen worden aangepakt door de Lid-Staten te stimuleren een meer samenhangend beleid te gaan voeren en door versterking van de interne markt. Op dit terrein zijn reeds belangrijke vorderingen gemaakt, vooral op het gebied van de technische harmonisatie, maar nog steeds zijn de omstandigheden waaronder de fabrikanten werken over het algemeen zeer ongelijk. Om op dit punt vooruitgang te kunnen boeken is een consequent beleid op lange termijn noodzakelijk.

Wanneer de Commissie er de nadruk op legt dat het van belang is de problemen bij de wortel aan te pakken, betekent dat niet dat zij genoeg neemt met de huidige situatie. Er zijn specifieke maatregelen genomen of nog in voorbereiding uit hoofde van de artikelen 85/86 en 38 tot 36 van het Verdrag¹².

Misschien is het goed de problemen en de genomen maatregelen nader toe te lichten en vanuit kwantitatief oogpunt te bekijken d.m.v. een nadere beschouwing van de situatie in het Verenigd Koninkrijk en Denemarken.

1.2. In het Verenigd Koninkrijk liggen de prijzen veel hoger dan op het vasteland. Volgens het BEUC-rapport van 1982 zijn de prijsverschillen sinds 1975 zoveel groter geworden dat bepaalde modellen in het Verenigd Koninkrijk bijna twee keer zoveel kosten als in Denemarken¹³.

Daarom kopen veel Britten hun auto's nu op het vasteland speciaal in België en Duitsland. De omvang van deze particuliere invoer in het Verenigd Koninkrijk is moeilijk te bepalen, maar zou 50.000 eenheden per jaar kunnen belopen. Een aanzienlijk deel van de autoverkoop in het Verenigd Koninkrijk (1982 +/- 1,55 miljoen eenheden), ongeveer 3 %, gebeurt dus wellicht buiten het distributienet van de fabrikant in het Verenigd Koninkrijk om. Het is duidelijk dat hierdoor de dealernetten in het Verenigd Koninkrijk verzwakken, terwijl de fabrikant zijn winst ziet dalen en de vakbonden steeds bezorgder worden over de grote aantallen auto's die door de fabrikant zelf naar het Verenigd Koninkrijk worden verscheept¹⁴.

Volgens de Commissie liggen er twee soorten moeilijkheden aan de klachten ten grondslag¹⁵ :

- de klachten in verband met de levering van de door de klant gewenste auto. Britse consumenten hebben grote moeilijkheden gehad om auto's met het stuur rechts, die zij op het vasteland hadden gekocht in het Verenigd Koninkrijk ingevoerd te krijgen; maar ook de autohandelaars hebben soms met dit probleem te maken;
- de moeilijkheden bij het registreren van de auto, hetgeen zonder de medewerking van de fabrikant of zijn officiële dealer vaak moeilijkheden oplevert, aangezien zij gewoonlijk de enige zijn die kunnen verklaren dat het voertuig in overeenstemming is met de nationale voorschriften; hier zijn het vooral de autohandelaars die soms moeilijkheden hebben bij het verkrijgen van het "gelijkvormigheidsbewijs" dat moet dienen als bewijs dat de auto overeenstemt met een model waarvoor goedkeuring is verleend.

Wat de eerste soort moeilijkheden betreft heeft de Commissie een verregaand onderzoek ingesteld waarbij de drie belangrijkste hindernissen voor de inwoners van het Verenigd Koninkrijk voor het kopen van auto's naar voren kwamen : directe weigering tot levering, lange leveringstijden en een aanzienlijk supplement voor rechtse besturing. Daarenboven werden ook bezwaren tegen garantiebeperingen bij parallel ingevoerde voertuigen aangevoerd.

In een aantal uitgezochte gevallen heeft de Commissie een aantal procedures in gang gezet om de verschillende maatregelen op verenigbaarheid met de EEG-mededingingsregels en in het bijzonder artikel 85¹⁶ te controleren.

In het geval van Ford heeft de Commissie stappen ondernomen¹⁷. Er werd op 16 november 1983 bij beschikking vastgesteld dat het door Ford Werke AG (Keulen) in Duitsland toegepaste distributiesysteem voor Ford-automobielen een inbreuk vormt op de mededingingsbepalingen van het EEG-Verdrag en in de sinds 1 mei 1982 toegepaste vorm niet in aanmerking komt voor een ontheffing van het in artikel 85 EEG neergelegde kartelverbod. Ford Werke AG moet aan het door haar toegepaste distributiesysteem onmiddellijk een einde maken.

Ford Werke AG past in Duitsland een exclusief en selectief distributiesysteem toe voor de verkoop van haar personenauto's. De handelaren die tot dit distributiesysteem zijn toegelaten worden daarbij aanzienlijke mededingingsbeperingen opgelegd. Hoewel dergelijke systemen ook door andere fabrikanten in de automobielsector worden toegepast kunnen de daarin voorkomende mededingingsbeperingen alleen worden aanvaard indien o.a. de tot het distributiesysteem toegelaten handelaren door de fabrikant in staat worden gesteld op verzoek van gebruikers automobielen overal in de Gemeenschap te verkopen.

Ford AG die automobielen met zowel linkse als rechtse besturing in verschillende uitvoeringen vervaardigt, heeft tot mei 1982 aan haar Duitse handelaren ook automobielen met rechtse besturing, zowel in uitvoeringen die in Duitsland gangbaar zijn als in andere uitvoeringen, geleverd, tegen nagenoeg dezelfde prijzen als voor automobielen met linkse besturing. De handelaren verkochten de automobielen meestal door aan Britse gebruikers.

Aangezien Ford Werke AG aan haar Duitse handelaren prijzen berekende die aanzienlijk lager waren dan de prijzen die de Britse Ford-maatschappij aan Britse handelaren in rekening bracht, konden de Duitse handelaren aan Britse gebruikers automobielen met rechtse besturing tot 30 % goedkoper leveren. Alleen al tussen januari en april 1982 verkochten de Duitse handelaren daardoor meer dan tweeduizend Ford-automobielen met rechtse besturing.

Ten einde het hoge Britse prijsniveau niet in gevaar te brengen en om de Britse Ford-maatschappij te beschermen tegen concurrentie door uitvoer van Duitse handelaren staakte Ford Werke AG in mei 1982 de levering van automobielen met rechtse besturing aan haar Duitse handelaren.

De Commissie heeft in augustus 1982¹⁸ bij beschikking een voorlopige maatregel genomen en Ford Werke AG daarbij verplicht aan de Duitse handelaren weer automobielen met rechtse besturing te leveren. Bij voorlopige beschikking van de President van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen¹⁹ werd de Commissiebeschikking, in afwachting van 's Hof's uitspraak in de hoofdzaak in zoverre bevestigd dat Ford Werke AG werd gelast om aan bestellingen van Duitse handelaren van auto's met rechtse besturing (in de in Duitsland gangbare uitvoering) te voldoen in een omvang die overeenkomt met de traditioneel geleverde aantallen.

De procedure voor het Hof van Justitie is nog niet beëindigd²⁰.

De beslissing van 16 november 1983 onderstreept dat de weigering van Ford Werke AG om voertuigen met rechtse besturing te leveren er op gericht was de Britse markt volledig tegen neveninvoer door handelaren in Duitsland te beschermen en derhalve tegen de hiervan uitgaande mededinging. Het toegepaste distributiesysteem kon daarom niet worden toegestaan. In het onderhavige geval gold zulks te meer omdat de weigering om te leveren er op gericht was ten nadele van de gebruiker een hoog prijsniveau in stand te houden.

Krachtens de door de Commissie genomen beslissing kan Ford Werke AG geen verdelingssysteem in Duitsland meer toepassen dat beperkende invloed heeft op de concurrentie, als weer aan Duitse wederverkopers op aanvraag voertuigen met rechtse besturing worden geleverd (met normale uitrusting voor Duitsland of met andere uitrusting).

Ford Werke AG heeft aangekondigd ook deze uitspraak voor het Hof van Justitie te zullen betwisten.

De tweede soort problemen valt voornamelijk onder de gemeenschappelijke regels op het gebied van het vrije verkeer van goederen (artikel 30 tot en met 36 van het EEG-Verdrag). Er is een begin gemaakt met het bestuderen van de vragen of de ogenschijnlijke beperkingen geen belemmering vormen voor het vrij verkeer van goederen en of zij al dan niet met het Gemeenschapsrecht (in het bijzonder met artikel 36 "de bescherming van leven en gezondheid van personen") stroken. Hier kan echter ook de toepassing van artikel 86 van het EEG-Verdrag in aanmerking komen in gevallen waarin fabrikanten of officiële importeurs een monopolie over het afgeven van conformiteitsbewijzen hebben en deze afgifte onrechtmatig weigeren of een onevenredige betaling voor hun diensten verlangen²¹

Met betrekking tot de weigering van twee autofabrikanten in het Verenigd Koninkrijk om conformiteitsbewijzen voor parallel ingevoerde auto's af te geven, heeft de Commissie een rechtsgeding naar art. 86-EEG in gang gezet. Dit heeft ertoe geleid dat de twee betreffende fabrikanten hun houding hebben gewijzigd en nu bereid zijn de aanvragers de nodige informatie en documenten te verstrekken. De Commissie is thans van oordeel dat de twee volgende oplossingen het meest praktisch zijn : òf de nationale overheden waarborgen dat de fabrikanten en handelaars de benodigde conformiteitsbewijzen en gegevens werkelijk afleveren, òf ze schaffen de monopoliepositie van de fabrikanten en handelaars af door een eigen openbare testprocedure voor voertuigen in te stellen, waaraan fabrikanten en handelaars geen deel hebben²². De Commissie is van plan binnenkort voor dit probleem een mededeling aan de Lid-Staten te zenden waarin deze oplossingen worden voorgesteld. Overtredingen zouden dan gezien kunnen worden in het licht van de antwoorden van de Lid-Staten²³. De Britse autoriteiten hebben officieel

medegedeeld een oplossing in de zin van de eerstgenoemde na te streven²⁴ ; andere Lid-Staten hebben regelingen voor de tweede oplossing getroffen, hoewel die zich niet altijd uitstrekken tot de onafhankelijke handelaren.

1.3. Een ander geval is Denemarken waar de nettoprijzen voor auto's bijzonder laag liggen. Het lage prijsniveau kan worden toegeschreven aan de hoge autobelastingen (vgl. 4.1.) en de felle concurrentie tussen importeurs, aangezien in Denemarken zelf geen auto's worden geproduceerd. In verband met de lage prijzen kopen steeds meer consumenten, vooral uit Duitsland hun auto in Denemarken.

Evenals in het geval van het Verenigd Koninkrijk zijn er geen exacte cijfers over deze grensoverschrijdende aankopen. De Deense exportcijfers, met name van de export naar Duitsland, geven echter wel een indicatie. Zo blijkt de Deense export naar Duitsland te zijn gestegen van 69 eenheden in 1976 tot 4.726 eenheden in 1982.

Naast haar voortgezette pogingen tot verdere harmonisatie op belastingsgebied heeft de Commissie onderzocht of het Deense motorrijtuigenbelastingstelsel verenigbaar is met het EEG-Verdrag, met name met artikel 95. Tot dusver zijn er geen aanwijzingen gevonden die de conclusie rechtvaardigen dat het belastingvraagstuk een inbreuk op artikel 95 betekent. Aan de andere kant dient de Commissie ook wat betreft de mededingingsregels de klacht te onderzoeken van de automobielerkopers in Duitsland in de grenszone met Denemarken. Hun moeilijkheden komen hoofdzakelijk voort uit het feit dat aan de verkopers in Denemarken voor dezelfde produkten veel lagere fabrieksprijzen worden berekend²⁵. Wellicht is voor de toepassing van het in artikel 86 van het EEG-Verdrag neergelegde discriminatieverbod niet aan de gestelde voorwaarden voldaan : vereiste is dan dat één of meer ondernemingen misbruik hebben gemaakt van machtspositie op de Gemeenschappelijke Markt of op een groot deel daarvan. In het geval van auto's is er waarschijnlijk geen fundamentele reden waarom fabrikanten en importeurs hun verkoopprijzen niet zouden afstemmen op verschillende economische omstandigheden in verschillende Lid-Staten.

2. Collectieve vrijstelling voor selectief opgezette distributienetten voor auto's

Ingevolge de standpuntbepaling 1981 voor wat betreft het recht van een fabrikant om op basis van een selectie van dealers een distributienet op te zetten, heeft de Commissie een ontwerp-verordening gepubliceerd inzake collectieve vrijstelling van distributie- en serviceverleningssystemen voor motorvoertuigen²⁶.

In het ontwerp dat in 1982 is besproken in het "Raadgevend Comité voor Mededelingsregelingen en Economische Machtsposities", worden de grenzen vastgesteld waarbinnen fabrikanten van motorvoertuigen standaardovereenkomsten mogen opstellen. Het ontwerp is gebaseerd op de administratieve beginselen die zijn ontwikkeld in en verband houden met de BMW-beschikking van 1974²⁷. De verordening biedt het voordeel dat de vrijstelling automatisch gebeurt, zonder dat daarvoor afzonderlijke beschikkingen noodzakelijk zijn. De Commissie wil met deze verordening haar administratieve taken verminderen, die zij zou hebben indien zij zich bij afzonderlijke beschikkingen over honderden aanmeldingen of wijzigingen van aanmeldingen zou moeten uitspreken. Het belangrijkste argument voor de vrijstelling van de mededingingsbeperkingen in deze ontwerpverordening luidt dat overeenkomsten inzake exclusieve en selectieve afzet in principe moeten worden beschouwd als rationeel en onmisbaar. De concurrentie in de handelsfase wordt verplaats naar de

concurrentie tussen de verschillende verkoopnetten, waarbij beperkingen van de mededinging tussen de handelaars en garagebedrijven van hetzelfde verkoopnet voor hetzelfde merkprodukt tot op zekere hoogte kunnen worden aanvaard.

Volgens de ontwerp-verordening worden in beginsel vrijgesteld de verplichtingen van de dealer om,

1. geen auto's en onderdelen van andere fabrikanten te verkopen,
2. buiten het contractgebied geen activiteiten te ontplooiën,
3. slechts met toestemming van de fabrikant, respectievelijk de importeur, gebruik te maken van sub-dealers en garagebedrijven en tenslotte
4. nieuwe auto's en onderdelen van de fabrikant niet te verkopen aan handelaren die niet tot het verkoopnet behoren.

Anderzijds moet vrijstelling worden verleend wat betreft de verplichtingen van de fabrikant om in het contractgebied gedurende de looptijd van het contract geen andere dealers aan te stellen.

Volgens de ontwerp-verordening kan vrijstelling worden verleend mits aan een reeks voorwaarden is voldaan. Deze voorwaarden worden als noodzakelijk beschouwd om een effectieve concurrentie te waarborgen en om de Europese consumenten in staat te stellen nieuwe automobielen zonder belemmeringen daar te kopen, waar hun de gunstigste voorwaarden worden geboden. De belangrijkste voorwaarden zijn de volgende :

1. de geselecteerde dealers mogen niet in die mate afhandelbaar worden van de fabrikant, respectievelijk importeur, dat zij in hun concurrentievrijheid aanzienlijk worden beperkt,
2. aan de Europese verbruikers moet overal op de gemeenschappelijke markt de fabrieksgarantie worden verleend,
3. van derden afkomstige onderdelen van dezelfde kwaliteit moeten eveneens toegang hebben tot de verkoopnetten van de automobielfabrikanten,
4. de Europese consumenten moeten bij in andere Lid-Staten gevestigde dealers die aan hen willen verkopen, motorvoertuigen kunnen bestellen in de uitvoering die zij op de plaats van registratie nodig hebben, indien de fabrikant, respectievelijk de importeur, het desbetreffende

motorvoertuigtype via zijn dealers zowel op de plaats van registratie als in de andere Lid-Statens aanbiedt (verplichting dat bepaalde uitvoeringen beschikbaar zijn).

Met laatstgenoemde bepaling wil de Commissie met name garanderen dat de fabrikanten, respectievelijk importeurs, de verkoop van auto's met rechts stuur op het vasteland van Europa niet weigeren, noch op onredelijke wijze belemmeren.

In de ontwerp-verordening wordt tenslotte het vraagstuk geregeld betreffende de aanzienlijke verschillen in prijzen voor een bepaald type auto van hetzelfde merk die de verbruikers of de officiële dealers in de verschillende Lid-Statens betalen. In de ontwerp-verordening is bepaald dat parallelle invoer - d.w.z. aankopen in de handel tussen Lid-Statens door handelaren die niet tot het dealernet behoren - automatisch in zoverre is toegestaan, als voor een bepaald type auto in een land met hoge prijzen een verkoopprijs wordt aanbevolen die gedurende zes maanden meer dan 12 % ligt boven de katalogusprijs van de dealer in het land met een lage prijs. Bij het vergelijken van de prijzen mag uiteraard geen rekening worden gehouden met aanbevolen prijzen waarop in een bepaalde Lid-Staat zeer hoge belastingen of heffingen worden betaald of die onder invloed staan van een tijdelijke blokkering van prijzen of winstmarges in een bepaalde Lid-Staat.

Partijen bij afzetovereenkomsten in de automobielsector mogen indien zij dit wensen, eveneens gebruik maken van Verordening van de Commissie nr. 67/67 ten aanzien van de groepsvrijstelling van alleenverkoopovereenkomsten en exclusieve afname-overeenkomsten, die per 1 juli 1983 zal worden verlengd en gedeeltelijk gewijzigd. Volgens deze ontwerp-verordening en volgens Verordening nr. 67/67 is bovendien niet uitgesloten dat in speciale gevallen via individuele beschikking vrijstelling wordt verleend voor clausules in overeenkomsten die de mededinging verder beperken.

De Commissie zal de representatieve organisatie van verbruikers, handelaren en fabrikanten welke belangen in het geding zijn niet alleen de mogelijkheid bieden om schriftelijk haar opmerkingen kenbaar te maken, doch ook om nader mondelinge opmerkingen te maken. Na deze consultatieronde zal opnieuw een

raadpleging plaatsvinden met de Lid-Staten in het kader van het Adviescomité voor Mededelingsregelingen en Economische Machtsposities, nadat genoemd Comité reeds is gehoord inzake het voorontwerp van de verordening. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 28 september 1983 zijn advies uitgebracht over het ontwerp-reglement (doc. CES 848/83 ; nog niet gepubliceerd in het Publikatieblad). Het heeft zijn goedkeuring uitgesproken over het voornemen van de Commissie van het algemene verbod in artikel 85 paragraaf 1 van het EEG-verdrag de systemen van contracten van verticale verdeling uit te sluiten indien zij aan de voorwaarden voldoen vermeld in paragraaf 3 van genoemd artikel en in reglement 19/65/CEE van de Raad. Tegelijkertijd stelt het een aantal wijzigingen voor. De Commissie zou moeten vermijden een type-contract op te leggen en zou de tekst van het reglement dienen te vereenvoudigen. Zij zou enerzijds de kracht van de concurrentie tussen de verschillende automobielen in de Gemeenschap niet moeten onderschatten en anderzijds moeten toezien op een goed evenwicht van wederzijdse rechten en verplichtingen der partijen in het belang van de concurrentie en de verbruikers. De verdeling zou niet mogen worden toegestaan aan niet-officiële verdelers. Het Comité is de overtuiging toegedaan dat de belangen van de consument dienen te worden behartigd in het bijzonder wat betreft de beschikbaarheid, de prijzen, de kwaliteit en de garantie op de onderdelen en heeft bezwaar tegen de opnemings in het reglement. Het Comité spreekt zich uit tegen een te ruime reglementering en materieel niet te realiseren beschikbaarheid van verschillende soorten voertuigen van hetzelfde model. Niettemin zouden de verbruikers de mogelijkheid moeten hebben waar ook in de Gemeenschap een voertuig te bestellen, dat beantwoordt aan de voorschriften vereist in de geldende reglementering in het land van inschrijving op voorwaarde dat dit voertuig in dat land wordt aangeboden.

Het Comité verworpt de bepaling van het ontwerp om het systeem van selectieve verdeling op te schorten voor een periode van meer dan zes maanden wanneer het prijsverschil zonder belasting meer dan 12 % bedraagt. Het vermijden van belangrijke prijsverschillen moet in de eerste plaats als een te realiseren taak worden beschouwd en prijsverschillen van meer dan 12 % moeten niet noodzakelijkerwijs opschorting van de selectieve distributie als juridische consequentie hebben.

Zoals gebruikelijk krijgt het Europese Parlement eveneens gelegenheid zijn advies over de voorgestelde tekst van het reglement uit te brengen.

3. EEG-goedkeuring voor auto's en harmonisatie van technische voorschriften

3.1. Volledige harmonisatie van technische voorschriften is de hoeksteen van het streven van de Commissie naar versterking van de interne markt. In de loop der jaren is het beleid nogal eens gewijzigd : in de beginfase van de harmonisatie moesten enkele belangrijke technische vraagstukken worden opgelost, nl. in 1970-1977/1978; de goedkeuring van de drie ontwerp-richtlijnen, die nog steeds bij de Raad voorliggen, houdt voornamelijk verband met het derde-landenprobleem. Ten tweede was aanvankelijk een van de voornaamste doeleinden van harmonisatie besparingen op grote schaal mogelijk te maken, maar tegenwoordig beschikt men dank zij de vooruitgang van techniek over meer flexibiliteit tegenover de verschillende technische voorschriften. Ten derde zijn er bij het streven naar harmonisatie nieuwe doelstellingen op de voorgrond komen te staan, zoals geluidsniveau, luchtverontreiniging en eventueel de beveiliging van inzittenden bij verkeersongelukken in geval van zijdelingse en frontale botsingen, alsmede beveiliging van voetgangers tegen frontale aanrijdingen (zie een door de Gemeenschap gesteund onderzoekprogramma op het gebied van biomechanica, zie punt 8.2). Bij het voeren van een op deze doelstellingen gericht beleid is men zich steeds meer bewust geworden van de noodzaak de industrie een uitgebreide, samenhangende en stabiele wetgeving als gunstige basis voor planning op lange termijn en concurrentievermogen te verschaffen.

Deze veranderingen hebben onderstaande gevolgen gehad.

3.2. Het probleem van de drie resterende richtlijnen waarin is voorzien door Richtlijn 70/156/EEG van 1970²⁸ en die nog steeds bij de Raad geblokkeerd zijn maakt deel uit van het zogenaamde "derde-landenprobleem" dat niet alleen op auto's maar ook met een aantal andere produkten betrekking heeft²⁹

Dat de gewenste beslissingen tot nu toe zijn uitgebleven ligt vooral aan de verschillen van mening binnen de Gemeenschap over de toelating van voertuigen uit derde landen tot het EEG-goedkeuringssysteem. In verband met gezondheids- en veiligheidsoverwegingen bestaat er enige zorg over de vraag hoe de overeenstemming van afzonderlijke voertuigen met het prototype waaraan goedkeuring is verleend kan worden gecontroleerd. Er zij tevens op gewezen dat in het raam van de goedkeuring van de resultaten van de GATT-onderhandelingen de Gemeenschap een zeer gedetailleerde verklaring heeft uitgegeven inzake wederkerigheid³⁰.

3.3. Het van kracht worden van de EEG-goedkeuring voor auto's betekent niet dat de nationale keuringen volledig worden afgeschaft, zelfs niet voor in de EEG geproduceerde modellen. Het blijft mogelijk nationale normen te hanteren, dank zij het feit dat de Commissie geen totale harmonisatie heeft voorgesteld waardoor slechts één pakket normen met uitsluiting van alle andere normen in de gehele Gemeenschap zou gelden.

Toen de Gemeenschap bij de harmonisatie van normen de "facultatieve" EEG-normen invoerde keurde zij daarmee goed dat de Lid-Staten hun eigen normen naast de geharmoniseerde normen aanhielden. Dit betekent dat er twee stellen normen en twee procedures zijn, waaruit de fabrikanten kunnen kiezen, indien er nationale regeringen zijn die hun nationale regels niet willen afschaffen : enerzijds kunnen de fabrikanten zich voegen naar de EEG-normen, met als gevolg dat geen enkele Lid-Staat registratie of de verkoop mag weigeren, het in het verkeer brengen of gebruik mag verbieden om redenen verbandhoudende met de constructie of werking van het voertuig³¹. Anderzijds kunnen zij ook kiezen voor nationale normen, maar in dat geval kunnen in andere Lid-Staten verandering van specificaties en verdere keuringen noodzakelijk worden.

Aangezien de geharmoniseerde normen van facultatieve aard zijn, is de Commissie er natuurlijk zeer geïnteresseerd in te weten in welke mate reeds bestaande EEG-normen momenteel worden toegepast. Om die reden zijn de Lid-Staten en de autofabrikanten begin 1982 benaderd ten einde er achter te komen:

- op welke gebieden de Lid-Staten hun nationale normen hebben vervangen door geharmoniseerde normen, zodat laatstgenoemde normen in feite een verplicht karakter hebben gekregen;
- en voor zover de EEG-normen facultatief zijn, in welke mate de fabrikanten er de voorkeur aan geven deze normen aan te houden.

Op de vragenlijsten zijn 40 EEG-richtlijnen opgenomen.

Uit de eerste, niet alle Lid-Staten omvattende resultaten van deze onderzoeken blijkt dat de fabrikanten nog steeds in ruime mate de keuze hebben tussen nationale en EEG-voorschriften. De nationale regeringen hebben de nationale normen slechts ten dele en natuurlijk in verschillende mate door EEG-normen vervangen. Italië en Nederland lijken hierin vrij ver te zijn gegaan. Frankrijk heeft minder dan de helft van de in het onderzoek genoemde normen verplicht gesteld. Duitsland is op selectieve wijze te werk gegaan en hoofdzakelijk vanuit milieubeschermingsoogpunt. De situatie in Ierland en Luxemburg wijkt in zoverre af dat er geen typegoedkeuring is voorgeschreven (Ierland) of omdat de in elke andere Lid-Staat verleende goedkeuring wordt aanvaard (Luxemburg).

In de tweede fase van het onderzoek zijn ongeveer 20 autofabrikanten benaderd, waaronder Japanse en Amerikaanse multinationals. Zij hebben antwoord gegeven op vragen met betrekking tot ongeveer 100 verschillende modellen. Uit het onderzoek kan de voorlopige conclusie worden getrokken dat het gebruik van EEG-normen aanzienlijk varieert, waarbij de Italiaanse autoproducenten natuurlijk op de eerste plaats komen omdat de toepassing van EEG-normen in Italië verplicht is gesteld. Zij worden echter op de voet gevolgd door enkele Japanse producenten. Hoewel zinvolle algemene conclusies moeilijk te trekken zijn, kan men zeggen dat 18 van de 40 richtlijnen waarop het onderzoek betrekking heeft op ruimere schaal toegepast worden. Daartoe behoren vooral de richtlijnen op het gebied van milieubescherming en actieve beveiliging. Voor het overige lijken de fabrikanten de voorkeur te geven aan nationale normen en EEG-normen sorteren ook bijna geen effect, wanneer de betreffende specificatie niet wettelijk is voorgeschreven uit hoofde van nationale normen³². Er is een begin gemaakt met bespreking van de resultaten van het

onderzoek in de betreffende werkgroepen van deskundigen en op het niveau van de diensten van de Commissie die belast zijn met de technische harmonisatie.

3.4. De kracht van het beoogde EEG-goedkeuringsstelsel is beperkt tot de technische aspecten van de bouw en de werking van het voertuig. Voor zover deze aspecten in het belang zijn van de consument, is de EEG-goedkeuring dienstig voor de doeleinden van de consumentenbescherming.

De genoemde regels hebben echter niets te maken met vraagstukken als waar en wanneer een bepaalde auto voor de eerste maal is geregistreerd. Op het bewijs dat een bepaald voertuig overeenstemt met een goedgekeurd type komt derhalve dit soort gegevens niet voor. Het is niet de bedoeling dat dit vraagstuk momenteel opnieuw wordt bestudeerd, aangezien de technische gegevens die onder de EEG-goedkeuringsregeling vallen fundamenteel verschillen van de biografische gegevens van een bepaalde auto.

3.5. Waar de harmonisatie van technische voorschriften eisen stelt, waaraan door nieuwe auto's moet worden voldaan, is de Commissie ook bezig algemene regels op te stellen voor technische controle van gebruikte auto's. Voor bepaalde voertuigen (bussen, bedrijfsauto's boven de 3,5 ton, taxi's en ziekenwagens) zijn de voorschriften van Richtlijn 143/77³³ per 1 januari 1983 van kracht geworden. In de toekomst zullen voertuigen jaarlijks gecontroleerd moeten worden. Wat privé-auto's betreft stelt de Commissie voor de mogelijkheden te onderzoeken om de technische controle in 1984 in te voeren³⁴.

3.6. Sprekend over de werkzaamheden op het gebied van harmonisatie zoals die nu worden voortgezet, wordt eraan herinnerd, dat in de standpuntbepaling 1981 is aangedrongen op toepassing van een globale aanpak die bij de behandeling van specifieke vraagstukken ook de milieuaspecten en de energiebeparing en -beveiliging meeneemt. Ook moet aandacht worden besteed aan kosten/batenaspecten.

Op grond van deze beginselen en als resultaat van de Milieuraad van 3 december 1981 heeft de Commissie twee werkgroepen van deskundigen opgericht die met het oog op de toekomstige harmonisatie de problematiek van lawaai en luchtverontreiniging moeten bestuderen³⁵.

3.6.1. Op het gebied van geluidsemissie hebben de Lid-Staten en de Commissie in 1977³⁶ beslist met ingang van 1985 gelijke geluidsnormen te gaan hanteren voor alle categorieën motorvoertuigen. Het beoogde geluidsniveau is 80 dB(A). In feite bedraagt het huidige geluidsniveau voor personenauto's 80 dB(A), maar ligt het hoger bij bedrijfsvoertuigen en motorfietsen³⁷. De huidige EEG-voorschriften kunnen internationaal gezien de vergelijking goed doorstaan ; alleen Zwitserland (sinds oktober 1982) en Japan (vanaf oktober 1983 voor bedrijfsvoertuigen) zijn verder. De werkgroep van deskundigen die in december 1981 is opgericht en waarin vertegenwoordigers van de nationale regeringen en de industrie zitting hebben, hebben in juni 1982 een rapport ingediend. Voor de zes betrokken voertuigcategorieën wordt in het rapport een schaal van laagst bereikbare geluidsgrenswaarden vastgesteld die in 1985 en daarna, afhankelijk van de stand van de techniek, moeten worden gerealiseerd, terwijl de gevolgen voor de produktiekosten, het energieverbruik, de betrouwbaarheid en de luchtverontreiniging enz. worden aangegeven. Een op deze resultaten gebaseerde ontwerp-richtlijn is momenteel in studie. Ter aanvulling op de werkzaamheden van de werkgroep van deskundigen heeft de Commissie verbeterde meetmethoden ingevoerd voor meting van het geluidsniveau³⁸, aan de hand waarvan de conclusies van de werkgroep van deskundigen moeten worden bekeken.

3.6.2. Op het gebied van uitlaatgassen heeft de Commissie grenswaarden vastgesteld, met name voor koolmonoxide, onverbrande koolwaterstoffen en stikstofoxiden. De momenteel geldende normen dateren uit 1978³⁹. Hoewel een rechtstreekse vergelijking van normen moeilijk is, onder meer als gevolg van verschillende meetmethoden, mag men wel aannemen dat de EEG-normen minder streng zijn dan de Amerikaanse en Japanse. In deze landen hebben de fabrikanten uit de EEG een concurrentienadeel omdat hun auto's moeten worden omgebouwd.

In april 1982 heeft de Commissie een ontwerp-richtlijn⁴⁰ bij de Raad ingediend inzake de invoering van de vierde wijziging van de Economische Commissie voor Europa van de VN in haar verordeningen op het gebied van uitlaatgassen (Reglement 15.04). Krachtens deze richtlijn zullen nieuwe auto's met ingang van oktober 1984 moeten voldoen aan strengere normen op het gebied van uitlaatgassen. Het Economisch en Sociaal Comité en het Parlement hebben een gunstig advies uitgebracht⁴¹. Het voorstel is in juni 1983 aangenomen⁴².

De tweede werkgroep die in december 1981 is opgericht, is belast met het opstellen van een basis voor het nemen van verdere maatregelen. Zij heeft zich reeds met de drie regelingen inzake schadelijke stoffen beziggehouden waarover zij in juni 1983 rapport heeft uitgebracht.

3.7. In dezelfde periode heeft de werkgroep een nieuw mandaat ontvangen voor het onderzoek naar verlaging van het loodgehalte in brandstof. Momenteel varieert het toegestane loodgehalte in de verschillende Lid-Staten tussen 0,15 g/l en 0,4 g/l overeenkomstig Richtlijn 78/611⁴³.

Lood in brandstof is een belangrijke hinderpaal op de weg naar de emissie van verontreinigende uitlaatgassen, omdat het zelf een verontreinigende stof is, en het effect van bepaalde tegen verontreiniging gerichte maatregelen teniet doet (bijvoorbeeld katalytische naverbranding). Toch zal nog een grondig onderzoek moeten worden ingesteld naar het werkelijk effect van lood in brandstof op de menselijke gezondheid. Een en ander zal ook consequenties hebben op economisch vlak en voor de buitenlandse handel⁴⁴. Er dient rekening mee te worden gehouden dat er grote investeringen zullen moeten worden gedaan en dat er meer ruwe olie nodig is voor de produktie van loodvrije brandstof. Verder is het noodzakelijk dat maatregelen op dit gebied worden gecoördineerd in een zo breed mogelijk opgezet internationaal kader, zodat eenzijdige maatregelen, met als gevolg handelsbelemmeringen, worden voorkomen.

De Commissie wil in april 1984 aan de Raad concrete voorstellen voorleggen, wat betreft vermindering van schadelijke uitlaatgassen en het loodgehalte in brandstof. Wat het loodgehalte betreft volgt zij daarbij het door de Raad "Milieubeheer" van 16/17 juni 1983 voorgestelde tijdschema :

"wat betreft het speciale geval van het loodgehalte in benzine staat de Raad ervoor open te streven naar de grootst mogelijke reductie van uitlaatgassen, eventueel door het gebruik van loodvrije benzine. De Raad heeft de Commissie gevraagd overeenkomstige voorstellen voor te leggen. De Raad heeft de Commissie verzocht voor de volgende Raadszitting een tussenrapport voor te leggen teneinde het onderzoek van de voorstellen, die de Commissie tegen 15 april 1984 zal aanbieden, te onderzoeken;"

en de richtlijnen van de Europese Raad van 17 juni 1983 :

"de Europese Raad spreekt ook zijn voldoening uit over de conclusies van de Raad Milieu inzake het speciale geval van lood in benzine. Hij legt er de nadruk op dat het van belang is de hoeveelheid lood in het milieu te verminderen en roept op tot vooruitgang die kan leiden tot het gebruik van loodvrije benzine."

De voorstellen van de Commissie zullen hoofdzakelijk op de twee rapporten van de werkgroep berusten. Bovendien zal ook met de hierover door het Europese Parlement op 6 juni 1983⁴⁵ aangenomen resolutie inzake het loodgehalte in brandstof rekening worden gehouden. In dit verband dient ook op een richtlijn te worden gewezen die de Raad "Milieubeheer" op 3 december 1982 heeft aangenomen en die de waarde van het loodgehalte in de atmosfeer beperkt⁴⁶.

3.8. Een ander onderwerp dat in het brandpunt van de belangstelling staat is de beveiliging van de inzittenden, dank zij een door de Gemeenschap gesteund onderzoekprogramma op het gebied van biomechanica. Dit programma dat bestaat uit zo'n 37 onderzoekprojecten, die voornamelijk gewijd zijn aan het effect van zijdelingse botsingen en de ontwikkeling van speciale proefpoppen, werd eind 1982 afgesloten. De resultaten werden op een in maart 1983 gehouden symposium gepresenteerd aan een internationaal publiek. Voortbouwend op het verrichte onderzoek zal nu moeten worden nagegaan of een toereikende basis is gelegd voor het trekken van conclusies in de vorm van voorschriften voor passieve veiligheid, waarbij ook hier zal worden uitgegaan van de beginselen van de "globale aanpak".

Op het gebied van specifieke veiligheidsvoorschriften zijn de bestaande richtlijnen betreffende veiligheidsgordels en bevestigingen van veiligheidsgordels gewijzigd⁴⁷.

4. Belastingsonderwerpen

4.1. In de standpuntbepaling 1981 heeft de Commissie gewezen op de gunstige effecten die het gevolg zouden zijn van een meer homogene belasting op aankoop en gebruik van auto's (ook wat energiebesparing betreft, zie punt

7.2) in de Gemeenschap. Er bestaan echter grote verschillen in de nationale belastingwetgevingen met betrekking tot de aankoop van een voertuig ofwel rechtstreeks daarmee verband houdende handelingen⁴⁸ :

- België : 25 % BTW; op auto's met een cilinderinhoud van meer dan 3.000 cc of een motorvermogen van meer dan 116 kW wordt een extra belasting van 8 % geheven, die wordt berekend op basis van de waarde van de auto exclusief belasting;
- de Bondsrepubliek Duitsland : 14 % BTW (sinds 1.7.1983);
- Denemarken⁴⁹ : 22 % BTW met daarbij een registratiebelasting, die wordt berekend op basis van de aankoopprijs inclusief BTW, van 105 % op de eerste 19.300 DKR en van 180 % op het resterend bedrag;
- Frankrijk : 33,33 % BTW;
- Griekenland⁵⁰ : op auto's worden twee soorten belasting geheven :

1) Een speciale verbruiksbelasting opgebouwd uit twee elementen : A en B :

- a) element A wordt berekend op basis van de cilinderinhoud van de auto tegen een tarief van 23 drachmes (DR) per cc bij een cilinderinhoud tot en met 1.200 cc, 28 DR per cc bij een cilinderinhoud van 1.200 cc tot 1.800 cc en 40 DR per cc boven de 1.800 cc;
- b) element B is een waardebelasting die wordt berekend volgens onderstaande formule :

$$B = \text{element } \frac{A \times 4 \times V}{100.000}$$

waarbij V = de waarde van de auto min 25.000 DR.

De totale verbruiksbelasting is $A + B$.

2) Een registratiebelasting wordt als volgt berekend :

a) voor een cilinderinhoud tot en met 1.800 cc : 100 DR per cc voor de eerste 1.200 cc, 200 DR per cc tussen 1.200 en 1.800 cc.

b) voor een cilinderinhoud boven 1.800 cc : 150 DR voor de eerste 1.200 cc, daarboven 300 DR.

- Ierland : 18 % BTW. Ook wordt een accijns geheven van 50 % van de waarde na invoer of vervaardiging. Deze 50 % wordt 60 % voor auto's van meer dan 16 pk;
- Italië : 20 % BTW op auto's met een motorvermogen van minder dan 2.000 cc (2.500 cc voor auto's met dieselmotor) en 38 % BTW op auto's van meer dan 2.000 cc;
- Luxemburg : 10 % BTW;
- Nederland : 18 % BTW ; er wordt ook een speciale autobelasting geheven. Deze is verschuldigd bij levering en moet door de fabrikant of importeur worden betaald, maar wordt berekend op basis van de prijs waarvoor de wagen aan de gebruiker zal worden verkocht, exclusief BTW;

Belastingtarief : met ingang van 1.8.1982 :

- indien de totale prijs niet meer dan 10.000 HFL bedraagt :
16 % van de prijs, exclusief BTW;

- indien de totale prijs meer dan 10.000 HFL bedraagt :
 - 16 % van 100/118 van 10.000 HFL plus
 - 24 % van 100/118 van de prijs min 10.000 HFL;
- Verenigd Koninkrijk : heffing van 15 % BTW. Er wordt een speciale autobelasting van 10 % van de inkoopprijs geheven (gesteld op 5/6 van de kleinhandelsprijs) ; voor motorcaravans geldt een speciaal belastingtarief van 60 % van de groothandelsprijs.

Deze ongelijkheid is een van de grandoorzaken van de prijsverschillen voor auto's in de Lid-Staten. Zij vormt een van de aspecten van waaruit op lange termijn de randvoorwaarden voor de automobiellindustrie moeten worden verbeterd om deze prijsverschillen te kunnen wegwerken.

De bevoegdheid van de Gemeenschap op dit gebied is echter beperkt. Op het stuk van belastingpolitiek zijn de Lid-Staten in beginsel autonoom gebleven. De Commissie bekijkt momenteel welke politieke stappen er nodig zijn, stappen die op het juiste moment moeten worden genomen. Op korte termijn kunnen belastingvraagstukken alleen aan een onderzoek worden onderworpen uit hoofde van artikel 95 of 101 van het Verdrag. Op basis van artikel 95 is de Commissie dan ook begonnen met het instellen van een onderzoek naar bij de Commissie ingediende klachten die vooral betrekking hebben op het belastingpeil en ten dele ook het belastingstelsel van Denemarken, Griekenland en Frankrijk⁵¹. Tot nu toe is geen gerechtelijke procedure ingesteld.

4.2. Het ontbreken aan harmonisatie op belastinggebied is ook de oorzaak van de beperkingen van het vrij gebruik van voertuigen in de Gemeenschap.

Krachtens internationale afspraken mag een buitenlands voertuig⁵², onder bepaalde voorwaarden, voor tijdelijk gebruik worden ingevoerd, mits het niet ter beschikking wordt gesteld van een ingezetene van het land van invoer ; deze beperking is bedoeld om belastingontduiking te voorkomen. Hoewel het Hof van Justitie zijn uitspraak van 9 oktober 1980 (Zaak 823/79, strafrechtelijke procedure tegen Giovanni Carciati/1980/ECR 2773), van oordeel was dat deze beperking verenigbaar is met communautair recht, heeft het erop gewezen dat de maatregelen tegen belastingontduiking niet buitensporig mogen zijn.

In 1975 heeft de Commissie een richtlijnvoorstel ingediend betreffende belastingvrijstellingen bij de tijdelijke invoer van bepaalde vervoermiddelen van de ene Lid-Staat in de andere⁵³, waarover het Parlement een gunstig advies heeft uitgebracht⁵⁴ en dat door de Raad op 28 maart 1983⁵⁵ is goedgekeurd. De bedoeling van het voorstel is bepaalde voorwaarden, die gelden voor tijdelijke invoer van voertuigen voor particulier of zakelijk gebruik, te harmoniseren. De Commissie beseft dat dit voorstel niet de oplossing voor alle problemen op dit gebied betekent ; zij zal met verdere voorstellen komen.

4.3. Een ander vraagstuk heeft betrekking op personenauto's. De vraag is namelijk of bedrijven in aanmerking moeten komen voor aftrek van de verschuldigde BTW in verband met de aan dergelijke auto's verbonden kosten (aankoop, reparatie, enz.). De bestudering van het vraagstuk maakt deel uit van de voorbereidende werkzaamheden voor nog een richtlijn inzake harmonisatie van de BTW-wetgeving. Een richtlijnvoorstel, op grond waarvan aftrek van deze belasting behoudens enkele uitzonderingen wordt uitgesloten, is door de Commissie bij de Raad ingediend⁵⁶.

5. Handelsmerken

Van toeleveranciers van autofabrieken wordt in bepaalde gevallen verwacht dat ze het handelsmerk of de merknaam van de fabrikant aanbrengen op het auto-onderdeel dat ze leveren, terwijl ze niet meer als leverancier worden geaccepteerd, wanneer ze dit nalaten. De fabrikanten van onderdelen eisen via hun federatie van nationale bonden (CLEPA) het recht op hun eigen merknaam of handelsmerk te mogen aanbrengen op onderdelen die door hen zijn ontwikkeld of bij de ontwikkeling waarvan zij minstens een belangrijke rol hebben gespeeld. Dit moet worden bereikt door op EEG-niveau verplichte identificatie van produkten door te voeren, hetgeen heel goed mogelijk is in een vorm die reeds op ruime schaal wordt toegepast; op het onderdeel wordt het handelsmerk/de merknaam van zowel de onderdelenfabrikant als de autofabrikant aangebracht. Het CLEPA heeft eind 1982 de aandacht van het Europese Parlement op dit probleem gevestigd.

De communautaire wetgeving bevat momenteel geen enkele algemene regel die voorschrijft dat fabrikanten van vervangingsonderdelen voor motorvoertuigen op die onderdelen hun eigen handelsmerk moeten aanbrengen. Leveranciers van onderdelen en fabrikanten van motorvoertuigen mogen door middel van afspraken bepalen welke handelsmerken al of niet op het produkt of de verpakking worden aangebracht. Of een autofabrikant de algemene regel kan opleggen dat alle door de fabriek gedistribueerde vervangingsonderdelen alleen het handelsmerk van deze fabriek mogen dragen hangt af van de bereidheid van de leveranciers om hun eigen merk op te geven. Het is onmogelijk een algemeen antwoord te geven op de vraag of de individuele gevallen waarin het leveranciers verboden is hun eigen handelsmerk te gebruiken inbreuken vormen op de in het EEG-Verdrag vastgestelde mededingingsregels. Het vraagstuk van de weigering van een autofabrikant om het gebruik van andere handelsmerken toe te staan moet vooral worden onderzocht in verband met de vraag of er sprake is van misbruik van een machtspositie als bedoeld in artikel 86 van het EEG-Verdrag. Indien de fabrikant een machtspositie heeft op een regionale markt kan er ook sprake zijn van overtreding van de nationale wetten.

De Commissie heeft naar acht fabrikanten van motorvoertuigen verzoeken om informatie verstuurd overeenkomstig artikel 11 van Raadsverordening nr. 17/62 ten einde na te gaan in hoeverre leveringsovereenkomsten bepalingen bevatten die de leveranciers verhinderen hun eigen handelsmerk te gebruiken en in hun reclameboodschappen het feit te vermelden dat zij toeleveranciers zijn van een motorvoertuigenfabrikant. De Commissie beschikt reeds over een grote hoeveelheid materiaal, maar een beslissing over de vraagstukken in verband met het merken van onderdelen kan pas worden genomen wanneer zij beschikt over meer details en feiten met betrekking tot de verschillende situaties en economische omstandigheden. Daarom worden momenteel hoorzittingen georganiseerd voor de betrokken organisaties⁵⁷.

6. Verzekeringen en rijbewijzen

6.1. Een andere indirecte beperking van het vrij gebruik van voertuigen in de Gemeenschap komt voort uit de verplichting die de eigenaar heeft een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten bij een verzekeringsmaatschappij die is gevestigd in de Lid-Staat waarin het voertuig geregistreerd staat.

Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972⁵⁸ bevat op dit gebied regelingen met betrekking tot ongevallen die door een in een bepaalde Lid-Staat geregistreerd voertuig worden veroorzaakt in een andere Lid-Staat of in een aan de Gemeenschap grenzend derde land. Deze richtlijn en de beschikkingen van de Commissie met betrekking tot de tenuitvoerlegging daarvan (Beschikkingen 74/166/EEG en 74/167/EEG van 6 februari 1974⁵⁹ en 75/23/EEG van 13 december 1974)⁶⁰, hebben het controleren van het internationaal autoverzekeringsbewijs ("groene kaart") aan de grenzen binnen de Gemeenschap en aan de grenzen met een aantal naburige derde landen overbodig gemaakt.

Op 7 augustus 1980 heeft de Commissie een voorstel bij de Raad ingediend voor een tweede richtlijn inzake de onderlinge aanpassing van de wetgeving in de Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid voor wat betreft het gebruik van motorvoertuigen⁶¹. Dit voorstel is bedoeld om de belangrijkste, nog steeds bestaande ongelijkheden weg te nemen, bijvoorbeeld waar het gaat om de wettelijk voorgeschreven minimumdekking en aldus een uniforme verzekeringsbescherming te verkrijgen voor verkeersslachtoffers in de Gemeenschap.

Op 8 januari 1981 heeft de Commissie een Aanbeveling (81/76/EEG) gedaan betreffende de bespoediging van de afwikkeling van schadegevallen in het kader van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering waarin er bij de Lid-Staten op wordt aangedrongen alle nodige maatregelen te nemen om de toezending van de processen-verbaal van de politie te vergemakkelijken⁶².

6.2. Met betrekking tot rijbewijzen heeft de Raad op 4 december 1980 de Eerste Richtlijn (80/1263/EEG) goedgekeurd inzake invoering van een Europees rijbewijs⁶³, die vanaf 1 januari 1983 in de Lid-Staten van kracht is. Deze richtlijn omvat onder meer de wederzijdse erkenning van nationale rijbewijzen en de uitwisseling daarvan wanneer de houders hun normale woonplaats verwerven in een andere Lid-Staat. Verdere maatregelen ter harmonisatie van de bepalingen met betrekking tot rijbewijzen liggen in het verschiet; de Commissie zal voorstellen van die strekking indienen, wanneer het rechtstreeks uit de eerste richtlijn voortvloeiende werk is voltooid.

7. Energiebesparing

7.1. Hoewel een aanzienlijk deel van het totale energieverbruik voor rekening van de motorvoertuigen komt (19,3 % in 1981 in de EG 10), is aan dit onderwerp in de standpuntbepaling 1981 nogal weinig aandacht besteed. De Commissie wenst zich op dit gebied van regelend optreden te onthouden. De ontwikkelingen op de markt hebben deze zienswijze gerechtvaardigd : het brandstofverbruik is een steeds belangrijker concurrentiefactor geworden, en de door de fabrikanten bereikte of nagestreefde vermindering van het brandstofverbruik is misschien groter dan men zou mogen verwachten van van overheidswege opgelegde maatregelen. Bovendien hebben de autofabrikanten op nationaal en Europees niveau vrijwillig de verplichting op zich genomen het brandstofverbruik te verbeteren als onderdeel van het algemene streven naar energiebesparing.

Men heeft zich verplicht tot een verbruiksvermindering van 10-12 % in 1985, al naar gelang het betrokken land, ten opzichte van 1978. De op EEG-niveau beoogde verbruiksvermindering bedraagt 10 % in 1985.

Overeenkomstig de resolutie van de Raad van juni 1980⁶⁴ inzake nieuwe communautaire beleidslijnen op het gebied van energiebesparing, zijn de diensten van de Commissie begonnen met een jaarlijks onderzoek van de situatie, waarbij de instanties in de Lid-Staten werden benaderd en de hulp werd ingeroepen van onafhankelijke adviesbureaus. De resultaten over de jaren 1978-1980 zijn begin 1983 ter beschikking gekomen, en de Commissie is voornemens dit werk tot in 1985 voort te zetten. Uit de nu beschikbare resultaten blijkt dat in 1980 het gewogen gemiddelde brandstofverbruik van pas geregistreerde auto's vergeleken met 1978, met 5,34 % is gedaald. De Europese autofabrikanten hebben een verbruiksvermindering gerealiseerd van 5,69 %, terwijl niet-Europese merken het brandstofverbruik met 4,12 % hebben verminderd. Bij onderlinge vergelijking van alle afzonderlijke landen blijken de Franse autoconstructeurs het hoogst te hebben gescoord met een gemiddelde verlaging van 6 %. Hierna komen de Duitse fabrikanten met 5,5 %, terwijl in het Verenigd Koninkrijk en Italië respectievelijk 4,73 % en 3,8 % zijn bereikt.

Deze verminderingpercentages kunnen natuurlijk niet met elkaar worden vergeleken aangezien zij bijvoorbeeld afhangen van het absolute verbruikspeil.

Toch mag worden geconcludeerd dat de voor 1985 gestelde doeleinden in 1980 voor de helft waren bereikt.

7.2. In de standpuntbepaling 1981 is ook gewezen op de noodzaak van een ontwerp voor harmonisatie van belastingstructuren voor wat betreft de aankoop en het gebruik van motorvoertuigen, zodat energiebesparing kan worden gestimuleerd. Ten einde een basis te scheppen op grond waarvan het effect van een bepaalde belastingmaatregel op het energieverbruik kan worden berekend, is de Commissie begonnen met een studie naar het effect van fiscale stelsels op het gebruik en het in eigendom hebben van particuliere auto's. In dit verband wordt een model ontwikkeld voor het voorspellen van het effect van belastingmaatregelen op het verbruik van autobrandstof.

7.3 De maatregelen op dit gebied zijn zoals bekend beperkt gebleven tot een richtlijn inzake meetmethoden voor brandstofverbruik⁶⁵. Onlangs heeft de Commissie bij de Raad een ontwerp-richtlijn ingediend inzake besparing van ruwe olie door gebruik van vervangende componenten in brandstof⁶⁶, met name methanol en ethanol. De ontwerp-richtlijn is gebaseerd op het werk van een speciale werkgroep voor alternatieve brandstoffen, bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en de industrie, die in 1980/1981 technische research heeft verricht. Het Europese Parlement heeft in maart 1983 advies uitgebracht op basis van een rapport van het Comité voor Energie en Onderzoek.

7.4. Veel werk is ook gedaan op het gebied van steunverlening aan onderzoek naar energiebesparingstechnologieën (zie onderstaand punt 8.2.3.).

8. Onderzoek en ontwikkeling

8.1. De commissie staat op het standpunt dat O & O rechtstreeks verband houdend met de ontwikkeling van nieuwe produkten en processen voor de markt, de taak is van de betreffende industrie⁶⁷, en de Commissie is niet van plan maatregelen te nemen die rechtstreeks steunverlening betekenen aan deze O & O

in de Europese motorvoertuigenindustrie. De Commissie heeft echter een aantal specifieke onderzoeksprojekten op gang gebracht of ertoe bijgedragen, die weliswaar een zuiver industrieel doel hebben, maar die nog niet competitief zijn en zich niet tot bepaalde bedrijfstakken beperken. Verder zijn omvangrijke onderzoeksprogramma's in voorbereiding, waarvan de onderwerpen voor de auto-industrie van belang zijn.

8.2. De belangrijkste bestaande programma's en projecten zijn de volgende:

8.2.1. In het kader van het door de Raad op 17 mei 1982⁶⁸ goedgekeurde meerjarenprogramma op O&O-gebied heeft de Commissie de taak gekregen een O&O-programma op grondstoffengebied uit te voeren in de periode 1982-1985.

Het uiteindelijke doel van dit programma is de afhankelijkheid van de Gemeenschap van het buitenland voor wat betreft haar grondstoffenvoorziening, te verminderen door de eigen bevoorradingsmogelijkheden te vergroten en materiaaltechnologieën te ontwikkelen.

Het programma omvat vier deelprogramma's : metalen en minerale stoffen, hout als vernieuwbare grondstof, hergebruik van non-ferrometalen, vervanging en materiaaltechnologieën (keramische materialen voor technische doeleinden).

Uitnodigingen tot het indienen van voorstellen voor deelname aan deze onderzoekprogramma's zijn half 1982 gepubliceerd⁶⁹. In totaal zijn ongeveer 200 voorstellen ontvangen en in de betreffende Raadscomités onderzocht.

Een aantal onderzoekgebieden dat onder het deelprogramma over keramische materialen valt is van bijzonder belang voor de automobiellindustrie⁷⁰.

Technische keramiek als carbiden, siliciden, nitriden en oxynitriden zullen een centrale rol spelen bij de ontwikkeling van motoren met een hoog thermodynamisch rendement, zoals adiabatische dieselmotoren (motorblokken, kleppen en lagers van keramische materialen), of gasturbines met schoepen van keramisch materiaal.

De Europese autofabrikanten hebben zich ten doel gesteld om in het jaar 2000 een middelgrote auto te produceren met een gewicht van ongeveer 800 kg die is uitgerust met een motor van $\pm$ 100 kW die 3/4 liter per 100 km verbruikt bij een snelheid van 120 km/h. Dit lijkt alleen te realiseren via grote technologische veranderingen, waaronder ook het gebruik van geavanceerde materialen.

Het gebruik van technische keramiek voor deze doeleinden heeft als voordeel dat het materiaal in de EEG beschikbaar is, dat het lichter is en beter bestand tegen hoge temperaturen en corrosie. De zwakke punten van de huidige generatie keramische materialen, zoals een geringe stootvastheid en de moeilijkheid van hoge-temperatuur-poedertechnologieën zijn ook bekend. Het O&O-programma van de Commissie is juist op die vraagstukken gericht. Het programma zal voor gezamenlijke rekening worden uitgevoerd, waarbij de bijdrage uit de EEG-begroting om en nabij de 3,5 miljoen ECU bedraagt. Het programma omvat ongeveer 40 verschillende onderzoekcontracten, waarvan twee derde deel in het belang van de auto-industrie is. Onder de contractanten zullen zowel autofabrikanten als fabrikanten van onderdelen zijn.

Het andere deel van het O & O-programma, dat is gewijd aan de vervanging van metalen, is van zuiver belang voor de automobielsector, alhoewel het altijd mogelijk is een nuttig gebruik te maken van de onderzoeken. De EEG-bijdrage aan dit programmadeel bedraagt 6 miljoen ECU.

8.2.2. Van 1978 tot 1982 heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen biomechanisch onderzoek in Europa gestimuleerd door middel van een samenhangend programma van financiële steun aan afzonderlijke studies, onderzoeken en experimenten⁷¹. De EEG-bijdrage aan dit programma bedroeg 3 miljoen ECU of globaal genomen 40 % van de totale kosten. Doel van het programma was een wetenschappelijke basis te scheppen voor een nieuwe generatie communautaire richtlijnen in het kader van de EEG-goedkeuringsprocedure voor motorvoertuigen, met het oog op verdere verbetering van de beveiliging van voertuiginzittenden en andere weggebruikers. Daarom werd zeer veel belang gehecht aan projecten voor aanvulling van de kennis van

de tolerantie van het menselijk lichaam bij verkeersongevallen en voor de ontwikkeling van proefpoppen ("dummies") die noodzakelijk zijn om de beveiligende eigenschappen van complete motorvoertuigen te beoordelen.

Er zijn zes prioriteitsgebieden vastgesteld waaraan in totaal 37 onderzoekprojecten zijn gewijd :

- tolerantie van voertuiginzittenden en letselcriteria bij frontale botsingen;
- tolerantie van voertuiginzittenden en letselcriteria bij zijdelingse botsingen;
- inzicht in de mechanismen van voetgangersverwondingen bij frontale aanrijdingen;
- ontwikkeling van een standaardproefpop voor proeven met zijdelingse botsingen;
- mathematische modellen voor botsingen en letselvoorspelling;
- gedrag van voertuiginzittenden en wisselwerking tijdens voertuigbotsingen.

De resultaten werden voorgelegd aan en besproken met deskundigen, waaronder afgevaardigden van de ECE, de VS en Japan, tijdens een symposium in maart 1983. De daar bereikte conclusies hielden in dat op bepaalde terreinen verder onderzoek noodzakelijk is (bijvoorbeeld de ontwikkeling van mobiele barrières voor ongevalssimulering), maar ook kan men nu aandacht gaan besteden aan de vraag hoe de onderzoekresultaten kunnen worden omgezet in prestatiegerichte veiligheidsvoorschriften. Er zal rekening moeten worden gehouden met de beginselen van de eerder beschreven (punt 3.5) "globale aanpak". Verder moet onder meer worden onderzocht in hoeverre de bij goedkeuring gebruikte beproevingsmethoden moeten worden gewijzigd in verband met het feit dat de prototypes waarschijnlijk aan proeven op ware schaal moeten worden onderworpen, hetgeen vernietiging van het voertuig tot gevolg heeft. Ter verschaffing van meer informatie zal het verslag van het symposium voor eind 1983 worden gepubliceerd.

8.2.3. Bijzondere aandacht wordt besteed aan stimulering van het onderzoek naar technologieën die bijdragen tot verlaging van het brandstofverbruik door auto's.

De Commissie heeft het eerste zes projecten omvattende programma van 1975-1979 gesteund en daarvoor ongeveer 417.000 ECU uitgegeven. In het kader van het tweede programma (1979-1983) zullen enkele van deze projecten worden voortgezet.

De verbetering van interne verbrandingsmotoren vormt een vervolg van het werk dat tijdens het eerste programma is verricht. Onderzoek naar verschillende nieuwe brandstofsoorten is er in dit programma bijgekomen. Tevens wordt onderzoek verricht naar terugwinning van afvalwarmte en het gebruik ervan (bijvoorbeeld compressieslag). Van de nieuwe ontwerpen wordt de éénlijn-motor en de Stirlingmotor met elektromagnetische koppeling bestudeerd.

Tenslotte is er internationale samenwerking tot stand gebracht op het gebied van de composiet/metaalverbindingen met het oog op gewichtsvermindering van het voertuig. Er worden elektrische aandrijvingssystemen voor voertuigen ontwikkeld ten einde op langere termijn een flexibeler en meer gevarieerd brandstofgebruik te verkrijgen en de aan het stadsverkeer verbonden milieuproblemen te verminderen. Het ontbreken van economisch haalbare geavanceerde batterijen vormt het knelpunt voor het op grote schaal produceren van elektrisch aangedreven voertuigen. Om die reden wordt onderzoek verricht met als doel de ontwikkeling van geavanceerde batterijen met een hoge vermogens- en energiedichtheid.

Voor de projecten is ongeveer 1,4 miljoen ECU ter beschikking gesteld.

Een overzicht van de resultaten (1975-1979) en een samenvatting van de nieuwe projecten (1979-1983), waaronder ook de hierboven genoemde, zijn te vinden in het boekje van de Commissie getiteld "Het O & O-Programma van de Gemeenschap op Energiegebied : Energiebesparing"⁷².

Behalve aan deze onderzoekprojecten heeft de Commissie ook steun verleend aan een aantal demonstratieprojecten voor elektrisch aangedreven voertuigen en andere brandstofbesparende technologieën. Voor deze projecten is in totaal ongeveer 2,2 miljoen ECU uitgetrokken. De totale kosten van een project worden steeds voor 40 % door de Gemeenschap gedragen. Een overzicht van de resultaten is te vinden in het boekje van de Commissie getiteld "Evaluatie van de Demonstratieprogramma's van de Gemeenschap in de Energiesector".

Verder neemt de Gemeenschap deel aan de werkzaamheden van COST⁷³ waaronder ook projecten vallen die van bijzonder belang zijn voor de automobielsector :

- nr. 302 - Technische en economische voorwaarden voor het gebruik van elektrisch aangedreven wegvoertuigen;
- nr. 303 - Technische en economische ontwikkeling van programma's voor "bi-mode" trolleybussen;
- nr. 304 - Gebruik van vervangingsbrandstof door wegvoertuigen.

8.3. De Commissie is er zich zeer wel van bewust dat de Europese auto-industrie concurrentienadeel ondervindt van het feit dat zij geen toegang heeft tot een breed spectrum van in veel bedrijfstakken toepasbare technologieën, waarover men in concurrerende landen gemakkelijker kan beschikken. Onderzoek naar deze technologieën en toepassingen daarvan, vooral onderzoek in de pre concurrentiële fase, wordt beschouwd als een taak van de Gemeenschap, vooral wanneer de communautaire programma's kunnen bijdragen tot intracommunautaire coördinatie en rationalisering van in verschillende Lid-Staten verricht onderzoek.

De Commissie heeft onlangs voorstellen gedaan voor Europese strategie op het gebied van wetenschap en technologie⁷⁴ in de vorm van een basisprogramma 0 & 0 voor de jaren 1984-87.

Het basisprogramma, waarvan de belangrijkste doeleinden door de Raad van Ministers bekrachtigd zijn, stelt aanmerkelijk meer onderzoek en ontwikkeling voor met het oog op het concurrentievermogen van de Europese industrie, en bevat richtlijnen voor toekomstige O & O -acties.

8.3.1. In het geval van basisonderzoek op technologisch gebied heeft de Commissie aan de Raad en het Europese Parlement een omvangrijk onderzoeksprogramma voorgelegd (COM(83)350 van 20.6.83) waarin een aantal onderwerpen voorkomen die voor de auto-industrie van belang zijn, zoals betrouwbaarheid, slijtage en veroudering, oppervlaktetechnologie, lasertechnologie, samensmeltingstechnieken, nieuwe testmethoden, polymeren, composieten en andere nieuwe materialen en zekere aspecten van met behulp van computers gemaakte constructie en productie.

8.3.2. De auto-industrie heeft tevens belangstelling getoond voor de projecten van de Commissie voor pre concurrentieel ondersteunend O & O op het gebied van informatietechnologie (European Strategie Programme for R & D in Information Technologies - ESPRIT). De proefprojecten van dit programma hebben onder meer betrekking op volledige produktieautomatisering die steeds belangrijker wordt bij de vervaardiging van auto's en die voor het op peil houden en verhogen van de concurrentiekracht even belangrijk is als produktietechnieken. In de standpuntbepaling 1981 is op de ontwikkelingsmogelijkheden van de Europese auto-industrie vanuit die gezichtshoek de nadruk gelegd. De reeds lopende werkzaamheden onder de pilootprojecten⁷⁵ van het ESPRIT-programma bevatten veel dat in de auto-industrie zou kunnen worden toegepast.

9. Structurele ontwikkeling van de industrie

In de standpuntbepaling 1981 is bijzondere aandacht besteed aan de hoge mate van verbrokkeling en de lage concentratiegraad in de Europese automobiellindustrie. In het bijzonder wordt gewezen op de verantwoordelijkheden van de Commissie op dit gebied, met name op haar bevoegdheden op concurrentiegebied en op dat van het gebruik van de communautaire instrumenten.

9.1. In haar onderzoek naar de structurele ontwikkeling van de industrie heeft de Commissie de aanpassingsproblematiek bestudeerd aan de hand van twee grote studies die een duidelijker beeld zullen geven van de huidige toestand en prestaties van de auto-industrie, alsmede van de vooruitzichten voor deze bedrijfstak. De belangrijkste studie getiteld "Concentratie, concurrentie en concurrentievermogen in de auto-industrie en de auto-onderdelen vervaardigende industrie van de Europese Gemeenschap" is in de verkoop. Zij geeft een gedetailleerd en uitgebreid overzicht van de Gemeenschappelijke Markt, de produktie, de buitenlandse handel, het concurrentievermogen en de vooruitzichten voor de Europese automobielenindustrie. Ook de relaties tussen autofabrikanten en fabrikanten van onderdelen worden onder de loep genomen.

De andere studie is een vergelijkende studie over de perspectieven voor de Europese auto-onderdelenindustrie. Samen met een reeds eerder uitgevoerde economische analyse verschaft de studie voor deze bedrijfstak een beeld van de vooruitzichten op lange termijn. In de studie worden onder meer de volgende onderwerpen behandeld: componententechnologie, het autoproduktieproces, de economische gevolgen van gewijzigde onderlinge relaties tussen onderdelenfabrikanten, het effect van de nieuwe technologie op de structuur van de onderdelenindustrie, tot aanpassing aanzettende factoren en het beleid in antwoord daarop.

Hierbij moet wel worden gezegd dat de Commissie niet noodzakelijkerwijs instemt met de conclusies van de studies⁷⁶.

Met de laatstgenoemde studie (alsmede met de andere studieprojecten, zoals de in punt 10.2 genoemde werkgelegenheidsstudies) stimuleert de Commissie onderzoek op autobebod op Europees niveau, aangezien er een aantal nationale onderzoeksteams aan meewerken.

9.2. Zoals aangekondigd in de standpuntbepaling 1981⁷⁷ heeft de Commissie stappen gezet om een systeem te creëren voor het achteraf controle uitoefenen op gerichte nationale steun aan de auto-industrie en op andere manieren van steunverlening aan de industrie.

De Commissie wil hiermee de doorzichtigheid van de nationale steun aan de industrie vergroten en daarmee het ontstaan van overcapaciteit voorkomen. Deze leidt namelijk weer tot protectionistische maatregelen en staatssteun met als gevolg concurrentievervalsing en belemmering van het vrije verkeer van goederen.

De Commissie is een dialoog aangegaan met de betrokken Lid-Staten in een poging om allereerst te komen tot vaststelling van de praktische problemen, vooral de problemen van statistische en administratieve aard waartoe de opzet van een systeem aanleiding kan geven. De volgende stap zal zijn de inhoud en de definitieve vorm te bepalen van de te verschaffen informatie.

9.3. De Commissie heeft de Lid-Staten ervan in kennis gesteld dat zij de auto-industrie ook rekent tot die sectoren waarop de richtlijn inzake de doorzichtigheid van de financiële betrekkingen tussen Lid-Staten en openbare bedrijven⁷⁸ het eerst zullen worden toegepast. Dank zij deze keuze, die voornamelijk wordt ingegeven door de betrekkelijk wijd verspreide financiële betrokkenheid van de overheid in deze sector, zal de Commissie de particuliere en openbare bedrijven een gelijke behandeling kunnen geven op het stuk van de toepassing van de communautaire regels inzake steunverlening.

9.4. De uit communautaire financiële instrumenten (met uitzondering van het Sociaal Fonds) in 1981/1982 voor de automobielsector uitgetrokken bedragen zijn geringer geworden en minder belangrijk als bijdrage tot de totale investeringen dan de in de standpuntbepaling 1981 vermelde periode 1975-1980. Het grootste deel van leningen en subsidies ging naar Italië, gevolgd door Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Het totaal aan subsidies uit alle communautaire fondsen bedroeg ongeveer 15 miljoen ECU in 1981 en 16 miljoen ECU in 1982.

Het Regionaal Fonds is steeds de belangrijkste bron van inkomsten geweest voor de automobieliindustrie⁷⁹, ofschoon het Fonds in verband met haar doelstellingen en structuur (terugbetaling van nationale steun) niet voor een bepaalde bedrijfstak kan worden aangewend. De vastleggingen voor de automobielsector bedroegen zowel in 1981 als 1982 ongeveer 15 miljoen ECU. Vooral in 1981, waarin het ging om projecten ter waarde van meer dan 10

miljoen ECU, is van de verwerkende industrie de auto- en auto-onderdelenindustrie de sector geweest waar het grootste aantal projecten steun heeft gekregen.

Het totaal bedrag aan leningen bedroeg in 1981 19,5 miljoen ECU en in 1982 86 miljoen ECU⁸⁰. Het grootste deel van deze leningen was afkomstig van de EIB en een kleiner gedeelte van de EGKS en het NCI. In 1982 werd door de EIB bijna 70 miljoen ECU aan de auto-industrie in Italië verstrekt. De meeste leningen werden aangewend voor energiebesparende maatregelen, betroffen bedreigde gebieden of droegen bij tot invoering van geavanceerde technologie in het productieproces.

Voor zover het het Nieuwe Communautaire Instrument (NCI)⁸¹ betreft heeft de Raad bij zijn beslissingen van april 1982 en juni 1983⁸² de Commissie bevoegdheid verleend een enkele tranche van leningen toe te staan onder het NCI II en een eerste tranche van leningen onder het NCI III. Deze beslissingen hebben geleidelijk het gebruik van het NCI I uitgebreid ten gunste van de verwerkende industrie en er is voorrang gegeven aan investeringen van kleine en middelgrote ondernemingen. Fabrikanten van auto-onderdelen zouden daarom voor eventuele tussenkomst van het NCI in aanmerking moeten komen, op voorwaarde dat zij een kleine of middelgrote onderneming zijn⁸³.

Een verdeling van een aantal gevallen tussen auto-onderdelen en autofabricage toont aan dat meer dan de helft van alle gesteunde projecten de auto-onderdelen betroffen.

Aangezien de toewijzingen per project in deze gevallen lager waren, bedroeg het aandeel van de deelsector onderdelen in het totale voor de automobielsectoren uitgetrokken bedrag slechts ongeveer 15-20 %.

10. Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden

10.1. Naast de algemene politiek ter bestrijding van de werkloosheid worden de bemoeiingen van de Commissie betreffende werkgelegenheid in de automobielsector beïnvloed door een gebrek aan informatie, zoals reeds in de

Standpuntbepaling 1981 tot uitdrukking is gekomen, over het effect op de werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden door de huidige veranderingen in de industrie. Daartoe is met een aantal studies begonnen over verschillende aspecten van ontwikkeling en structuur van werkgelegenheid, standplaats, opleiding, arbeidsvoorwaarden, enz. Er zijn een aantal studies opgezet met betrekking tot verschillende aspecten van omvang en structuur van werkgelegenheid, ligging, opleiding, arbeidsomstandigheden, enz.

Voor wat betreft het invoeren van nieuwe technologieën, heeft de Commissie in brede kring instemming ontmoet over de noodzaak technologische vooruitgang te aanvaarden en te stimuleren, zowel in de vorm van nieuwe fabricagetechnieken (robotica), als op produktniveau. Degenen die zich met deze problematiek bezighouden zijn het erover eens dat men de gevolgen voor de werkgelegenheid niet moet afwachten maar tijdig van tevoren de nodige maatregelen moet nemen om te bereiken dat de arbeiders, wanneer de veranderingen zich eenmaal voltrekken, niet onvoorbereid en hulpeloos de zwaarste klappen moeten opvangen, maar juist de hen toekomende vruchten kunnen plukken van de veranderingen waarmee ze worden geconfronteerd.

Voortbouwend op gedachtenwisselingen met het Europese Parlement en de Europese Federatie van Metaalbewerkers⁸⁴ heeft de Commissie een aantal studies opgezet of ontvangen die met elkaar een diepgaand inzicht geven in de huidige situatie en vooruitzichten op het gebied van van de werkgelegenheid in de automobielsector :

- 1) Het EMF heeft zelf een rapport opgesteld over de arbeidsomstandigheden in de Europese auto-industrie, met vergelijkende tabellen betreffende de werkgelegenheidsstructuur, loonsystemen, werktijden en aanvullende sociale zekerheidsstelsels.
- 2) In een aan de "Economist Intelligence Unit (Europe) SA" opgedragen studie wordt de uitwerking op regionaal vlak van EEG-maatregelen in de automobielsector onderzocht, waarbij bijzondere nadruk wordt gelegd op de werkgelegenheid.

- 3) Momenteel wordt een onderzoek ingesteld naar de kwalitatieve en kwantitatieve veranderingen van de werkgelegenheid, een begeleidend verschijnsel van en ook een vereiste voor het huidige proces van industriële veranderingen in de automobielandustrie, dat wordt uitgevoerd door het Wissenschaftszentrum Berlin in samenwerking met onderzoekteams uit Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, de VS en Japan.
- 4) Een prognose inzake de sectoriële werkgelegenheid in de EEG tot aan 1990 is opgesteld door het Nederlands Economisch Instituut.
- 5) Het effect van robotica op de werkgelegenheid, vooral in de auto-industrie is één van de thema's dat wordt behandeld in het Bulletin of the European Pool of Studies (EPOS)⁸⁵, van november/december 1982, dat te verkrijgen is bij het Directoraat-generaal Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Onderwijs.
- 6) De veranderingen op het gebied van de werkgelegenheid in de automobielandustrie moeten eventueel ook worden bekeken, voor zover de automobielandustrie een groot gebruiker is van gereedschapswerktuigen, in de context van de zorg van de Commissie voor steun aan een herstelbeleid in de gereedschapswerktuigenindustrie in de Gemeenschap⁸⁶.

10.2. In 1981 zijn ongeveer 157.000 banen in de auto-industrie in de Gemeenschap (EG-9) verloren gegaan. De totale werkgelegenheid in deze sector (autofabricage en produktie van onderdelen) is dus binnen een jaar gedaald tot het laagste peil sinds de beginjaren van 1970⁸⁷.

Regionaal gezien gingen er vooral veel arbeidsplaatsen verloren in de Britse automobielandustrie. Het gaat hier om bijna 25 % over de periode 1975-1981, terwijl er in 1981 alleen al vergeleken met 1980 75.000 banen verloren gingen. Bijna de helft van het verlies aan arbeidsplaatsen in de Gemeenschap in 1981 komt dus voor rekening van het Verenigd Koninkrijk.

Vergeleken met 1975 is het werkgelegenheidspeil in deze sector nog steeds hoger dan in de verwerkende industrie in het algemeen, en dat ondanks de onevenredige snelheid waarmee banen in de automobielsector in 1981 verloren zijn gegaan (zie tabel 24 van de bijlage).

Verwachtingen inzake een toekomstige groei van de werkgelegenheid in de industrie moeten voorzichtig worden bekeken, ondanks de tekenen van aantrekkende autoverkopen op vele nationale markten. Terwijl de assemblage waarschijnlijk tamelijk arbeidsintensief zal blijven, in verband met de huidige stand van de techniek op het gebied van technologische innovatie, zullen andere gebieden waarschijnlijk sterker geautomatiseerd en gerobotiseerd worden, waardoor dus de potentiële groei van de werkgelegenheid wordt beperkt. Hierbij moet wel de trend tot werktijdverkorting in de sleutelsectoren, waaronder ook de auto-industrie, in overweging worden genomen.

10.3. De automobieliindustrie is nog steeds één van de sectoren die profiteert van het Sociaal Fonds. De bedragen die hiermee zijn gemoeid en het aantal personen dat hierbij is betrokken, voor zover dit kan worden vastgesteld, is voor 1981/1982 aangegeven in bijlage 28. Het staat echter al vast dat de auto-industrie nog meer heeft ontvangen voor opleiding en omscholing, en wel in de vorm van uitkeringen uit het Regionaal Fonds, waarvan de exacte omvang voor de periode 1980/1982 nog niet is vastgesteld. Bovendien heeft het Regionaal Fonds, voor wat betreft het scheppen van banen door middel van de communautaire financiële instrumenten (zie hoofdstuk 9.4) een zekere invloed, omdat het werkgelegenheidsaspect bij ieder project afzonderlijk meespeelt.

11. Handelspolitiek

In de afgelopen twee jaar is de auto-industrie het onderwerp geweest van een reeks uiteenlopende besprekingen vanuit verschillende oogpunten die door de Commissie met derde landen zijn gevoerd. Hoofdthema was overeenkomstig de standpuntbepaling 1981, de autohandel open te houden en stabiele en evenwichtige handelsrelaties te scheppen. De onderwerpen van de besprekingen liepen, van land tot land, nogal uiteen, zodat het beter is dat in onderstaand overzicht de handelspartners van de Gemeenschap één voor één worden besproken.

11.1. Japan

11.1.1 Het probleem van de Japanse auto-export naar de Gemeenschap is één van de hoofdpunten geweest van de besprekingen van de Commissie met de Japanse autoriteiten. De Japanse auto's vormen in feite het leeuwenaandeel van de van buiten de EEG ingevoerde auto's. Voor een realistisch beeld van het Japanse aandeel, kan de EEG-import vanuit Spanje, die meestal bestaat uit auto's van buitenlandse oorsprong die ter plaatse worden geproduceerd door in de EEG gevestigde fabrikanten, worden verwaarloosd.

Het Japanse aandeel in de invoer in de EEG, met uitzondering van de invoer uit Spanje, is van 74,9 % in 1980 gedaald tot 71,8 % in 1981 en 68,3 % in 1982 (zie bijlage 11).

De Commissie is zich ook bewust van de groei van de Japanse auto-export naar derde landen en van de mate waarin autofabrikanten uit de EEG hun aandeel op bepaalde exportmarkten hebben verloren door de druk van de Japanse concurrentie.

Samenvattend kan worden gezegd dat het aandeel van Japan op de wereldmarkt, de markten van de EEG en Japan niet meegerekend, van 5 % in 1970 gestegen is tot 19 % in 1981, terwijl het aandeel van de Gemeenschap gedaald is van 19 % tot 10 %.

11.1.2. De politiek van de Commissie tegenover Japan is erop gericht om in de gehele Gemeenschap een vermindering van de Japanse uitvoer te verkrijgen⁸⁸. Automobielen behoren tot de produktiegroep waarvoor Japan concrete verzekeringen heeft gegeven in deze zin.

Het automobielprobleem blijft een deel van de discussie EG-Japan. De verzoeken van de EG werden onlangs aan de Japanse autoriteiten overgemaakt in de vorm van "verzoeklijsten" die in december 1981 en november 1982 werden overhandigd. De discussie wordt in het bijzonder in het raam van de halfjaarlijkse consultaties op hoog niveau en bij andere passende gelegenheden voortgezet.

De invoer in de EEG van Japanse auto's is sinds 1981⁸⁹ onderworpen aan een systeem van statistische controle achteraf. Voor 1983 is het systeem uitgebreid tot onder andere lichte bedrijfsvoertuigen en motorfietsen⁹⁰. Het is gebaseerd op nationale invoerstatistieken en vormt daarom op zichzelf geen handelsbelemmering.

Deze stappen van de Commissie zijn conform de beginselen van een aantal verklaringen van de Raad over de relaties tussen de EEG en Japan, met name de verklaringen van 22 maart 1982 en 13 december 1982.

In de loop van 1981 zijn bijzonder intensieve besprekingen gevoerd met de Japanse regering, aangezien er in Europa groeiende bezorgdheid was ontstaan over het effect van de Japanse zelfbeperkende maatregelen ten opzichte van de VS en Canada en over de noodzaak een echte strategie voor de EEG als geheel uit te werken. De Japanners beloofden dat de Japanse auto-export naar de Gemeenschap in 1981 gematigd zou zijn⁹¹. In juni 1981 bereikten de twee partijen overeenstemming op de volgende punten⁹²: van Japanse zijde erkende men de aanzienlijke inspanningen van de Europese auto-industrie op het stuk van modernisering en aanpassing. De Japanse auto-export naar de Gemeenschap zou in 1981 worden gestabiliseerd dank zij vermindering van de uitvoer naar de Benelux-landen en de Duitse Bondsrepubliek, alsmede in verband met de in bepaalde Lid-Staten geldende invoerbeperkingen en de recente onderlinge wisselkoerswijzigingen van de Yen en de Europese munten. Derhalve zou, in geval van maatregelen van Japan ten aanzien van de Verenigde Staten en Canada de auto-export die naar de Verenigde Staten en Canada zou zijn gegaan niet naar de Gemeenschap worden afgebogen; de besprekingen tussen Japan en de Commissie aangaande de vooruitzichten voor de toekomst zouden ook worden voortgezet.

In februari 1983 heeft de Japanse regering haar belofte om in 1983 de export van motorvoertuigen naar de Gemeenschap te matigen hernieuwd, als gevolg van een uitbreiding van de in 1982 toegepaste maatregelen en in verband met de economische situatie in de Gemeenschap. Onder de matiging vielen lichte bedrijfsvoertuigen, vorkheftrucks en motorfietsen alsmede personenauto's.

Japan was bereid met de Commissie in overleg te treden, indien er in de loop van 1983 bepaalde problemen zouden rijzen. De twee partijen kwamen tevens overeen regelmatig overleg te plegen op ministerieel niveau.

11.1.3. De Japanse export van personenauto's naar de Gemeenschap is in feite sinds 1981 vergeleken met het zeer hoge niveau van 1980 (790.000 eenheden) begonnen te dalen. De daling over het gehele jaar 1981 bedroeg 5,8 % (744.000 eenheden⁹³ zij het dan dat er zich in dat jaar sterke schommelingen voordeden, namelijk van nog steeds aanzienlijke stijgingen in de eerste helft van het jaar tot duidelijke daling in de tweede helft. Het jaar 1982 is goed begonnen met verdere daling van de Japanse export, maar in het meer recente verleden zijn weer aanzienlijke groeipercentages geregistreerd. Het peil van de Japanse penetratie eind 1982 was niet ver beneden het peil van 1981 (8,1 % in 1982, vergeleken met 8,3 % in 1981).

11.1.4. Soortgelijke zorgwekkende ontwikkelingen hebben zich ook in 1981 voorgedaan met betrekking tot de Japanse export van lichte bedrijfsvoertuigen (lcv's). In deze sector⁹⁴ hebben de Europese fabrikanten een teruggang in Europa en verliezen op markten in derde landen moeten incasseren, hetgeen gepaard ging met flinke Japanse vooruitgang.

Lcv's vormen een nogal belangrijk segment van de Europese motorvoertuigenmarkt als geheel. Ofschoon de totale hoeveelheid in gebruik zijnde bedrijfsvoertuigen op het totale aantal in gebruik zijnde voertuigen in 1981 voor de Gemeenschap slechts 9,4 % bedraagt, ligt dat percentage in sommige Lid-Staten veel hoger, zoals Griekenland (32,3 %), Luxemburg (16,9 %), Denemarken (15,8 %) en Frankrijk (11,8 %). Verder is het zo dat, aangezien de fabrikanten van lcv's meestal ook personenauto's produceren, een verslechtering van de lcv-markt nog bij de moeilijkheden in de personenautosector komt.

De situatie heeft zich op dezelfde wijze ontwikkeld als die op het gebied van personenauto's.

De Japanse export van bedrijfsvoertuigen naar de EEG⁹⁵ bereikte in 1980 een hoogtepunt met 136.000 eenheden. Hun aandeel in nieuw geregistreerde

voertuigen in de EG bedroeg toen 11,7 %. In 1981 viel een lichte daling te constateren (131.000 eenheden) en deze dalende lijn heeft zich in 1982 voortgezet (1982 : 118.600 eenheden = - 9,5 % vergeleken met 1981). Het Japanse marktaandeel is in die perioden gedaald van 11,6 % tot 10,6 %.

11.1.5. Bepaalde Lid-Staten houden er een speciale regeling op na voor ingevoerde Japanse auto's. De officiële invoerbeperkingen (voornamelijk Italië) op motorvoertuigen zijn te vinden in de bijlage bij Verordening nr. 288/82 van 5.2.1982 inzake gemeenschappelijke regeling voor de invoer⁹⁶. Daarnaast bestaan er, zoals bekend, nog andere beperkingen voor wat betreft de automarkten in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

In 1981/1982 is opnieuw aandacht besteed aan invoerbeperkingen, en de daaruit voortvloeiende problematiek van verdere harmonisatie van het door de Lid-Staten tegenover Japan gevoerde handelsbeleid, nadat de Commissie in 1980 voorstellen ter zake had opgesteld. In november 1980 heeft de Raad verklaard dat er aan beide zijden bepaalde mogelijkheden tot liberalisering konden worden onderzocht, afhankelijk van de concrete vooruitgang op een aantal andere punten. De ontwikkelingen op handelsgebied in 1981 waren echter niet gunstig voor deze gedachte. In juni 1981 benadrukte de Europese Raad van Ministers dat de Gemeenschap in haar onderhandelingen met Japan haar kracht als eenheid zo volledig mogelijk moest benutten⁹⁷. Op de vergadering van 23 juni 1981 in Luxemburg heeft de Raad nota genomen van een algemeen rapport van de Commissie over de betrekkingen tussen de EEG en Japan, en aan de hand daarvan kwam onder meer overeen dat meer duidelijkheid moest worden gebracht in het standpunt met betrekking tot de invoer.

Kwantitatieve beperkingen op rechtstreekse invoer kan, volgens communautair recht, worden ondersteund door het betreffende produkt uit te sluiten van het vrije verkeer van goederen in de Gemeenschap. Met name Italië heeft van deze mogelijk gebruik gemaakt op grond van artikel 115 van het EEG-Verdrag. Krachtens dit artikel mogen namelijk Lid-Staten die directe invoercontingenten hebben de Commissie toestemming vragen te verhinderen dat produkten uit derde landen de rechtstreekse invoercontingenten omzeilen door middel van "indirecte" invoer via andere Lid-Staten. Italië heeft die toestemming verkregen in 1981/1982 voor personenauto's⁹⁸, vrachtwagens en bussen⁹⁹ en

auto's met vierwielaandrijving¹⁰⁰ tegenover Japan.

Bovendien is er als gevolg van de mogelijkheden van artikel 115 een implicatie met betrekking tot de oorsprong van het betreffende produkt. In het geval van de Italiaanse invoercontingenten kunnen uitsluitend auto's van Japanse herkomst vallen onder het contingent zelf of onder het verzoek tot uitsluiting van vrij verkeer van goederen. De kwestie van de oorsprong ontstond, toen Italië begin 1982 stelde dat de BL Acclaim geen Britse maar een Japanse auto was. Enkele van de belangrijkste onderdelen worden inderdaad door Japan geïmporteerd krachtens de overeenkomst tussen BL en Honda. Dit probleem is door de Commissie opgelost in besprekingen met beide partijen¹⁰¹.

De EEG-wetgeving bevat ten aanzien van Japan geen "percentage uit het land van oorsprong" (local content)-regels. Iedere auto, waarvoor de verschuldigde rechten zijn betaald, kan vrij op de communautaire markt circuleren. De enige kans op moeilijkheden ligt in de voor de Italiaanse markt geldende officiële rechtstreekse invoerbeperking. De regels op grond waarvan wordt beslist of een auto onder deze beperking valt of niet zijn algemeen gesteld zonder enige vermelding van een specifiek land van oorsprongspercentage¹⁰².

De Commissie is niet van plan besprekingen te beginnen over een dergelijke regeling voor de Gemeenschap. Alle pogingen tot verscherping van de huidige regeling kunnen ertoe leiden dat Japanse investeringen in plaats van de in de Gemeenschap in andere landen terecht komen waar de regels soepeler zouden zijn en toch toegang verschaffen tot de Gemeenschappelijke Markt¹⁰³. Bovendien kan elke stap die leidt tot specifieke voorschriften inzake het percentage wat uit het land van oorsprong moet komen gevaarlijk zijn, zowel van uit het oogpunt van de GATT, als in verband met het gevaar dat andere landen ertoe zouden worden gebracht een protectionistische houding aan te nemen, waarvan de Gemeenschap dan weer de nadelige gevolgen zou ondervinden.

11.1.6. Ingevolge het besluit van de Raad van maart 1982 heeft het Comité van Permanente Vertegenwoordigers een werkgroep op hoog niveau opgericht om de vanuit het oogpunt van een aan het handelsbeleid gekoppelde structurele aanpassing van de industrie, na te gaan welke punten van belang zijn voor de uitvoering van een gemeenschappelijk beleid in het kader waarvan Europese

bedrijven meer mogelijkheden zullen krijgen tot het ontwikkelen van een offensief beleid tegenover de Japanse concurrentie. De werkgroep heeft haar aandacht geconcentreerd op drie case-studies met betrekking tot produkten die als "gevoelig" voor import uit Japan worden erkend, waaronder personenauto's. Na een aantal bijeenkomsten in dat jaar heeft de werkgroep in december 1982 haar rapport bij de Raad ingediend. In dit rapport wordt de algemene overtuiging geuit dat de industrie zelf haar restructuratie moet bevorderen. Het zou echter de taak van de overheid moeten zijn een gunstig economische klimaat te scheppen. Over enige punten is geen overeenstemming bereikt en in het bijzonder niet over het punt of de bestaande verschillen inzake auto-import uit Japan verminderd moeten worden.

11.1.7. Een ander belangrijk aspect van de handelspolitiek op autogebied wordt gevormd door het openstellen van de Japanse markt voor auto's uit de EEG. In feite worden er niet veel auto's vanuit de Europese Gemeenschap in Japan ingevoerd, en hun aantal is gedaald van 41.943 in 1979 tot 26.626 in 1981, een daling van 36,5 %. In 1982 steeg de invoer echter met 17,2 % tot 31.205 eenheden. 1 % van de Japanse markt was daardoor in handen van Europese merken.

De Commissie streeft natuurlijk niet naar een bilateraal evenwicht met een willekeurig land in een willekeurige sector. Met het oog op vermindering van de spanningen op handelsgebied met Japan wordt het echter van essentieel belang geacht dat de Japanse markt toegankelijk wordt gemaakt. In verband hiermee is versoepeling van de Japanse autogoedkeuringsprocedures al jarenlang het onderwerp van discussies. Japan heeft de invoerrechten op auto's afgeschaft en een aantal administratieve barrières in zijn autogoedkeuringsprocedures weggenomen¹⁰⁴; deze en andere maatregelen die begin 1982 en in januari en maart 1983 zijn genomen als onderdeel van maatregelenpakketten welke beogen de markt toegankelijker te maken, zijn beoordeeld als stappen in de goede richting; de besprekingen over andere problemen, waarbij het soms om detailkwesties gaat, worden voortgezet. Er moet worden opgemerkt dat de EG-fabrikanten hun positie op de Japanse markt versterken. Eén Europees model heeft in Japan de typegoedkeuring gekregen (VW Rabbit)) en twee fabrikanten hebben een eigen verkoopnet gevestigd (BMW, BL).

11.1.8. Overeenkomstig haar standpunt inzake koppeling van stabiliteit van handelsbetrekkingen en samenwerking op het gebied van buitenlandse investeringen en industriële samenwerking, zoals is uiteengezet in de Standpuntbepaling 1981, beschouwt de Commissie industriële samenwerking in Japanse investeringen in de Gemeenschap als welkom mits er soortgelijke samenwerkings- en investeringsmogelijkheden zijn voor Europese bedrijven in Japan. De Japanse investeringen in de Lid-Staten moeten met name worden gestimuleerd, wanneer zij een positief effect hebben op de werkgelegenheids situatie in de Gemeenschap en op de uitwisseling van technologie.

De grootste samenwerkings- en investeringsprojecten waarbij de Gemeenschap en Japan¹⁰⁵ zijn betrokken, zijn :

- British Leyland produceert reeds in licentie de Honda Ballade in het Verenigd Koninkrijk en verkoopt deze wagen met enkele modificaties als de Triumph Acclaim. British Leyland en Honda hebben tevens een overeenkomst gesloten voor de gezamenlijke bouw van een directiewagen die in Europa en Japan zal worden verkocht.
- Nissan heeft de mogelijkheid overwogen een fabriek met een capaciteit van 200.000 auto's per jaar te bouwen in het Verenigd Koninkrijk. Tot nu toe zijn daarover geen beslissingen gevallen. Als het plan doorgaat zal dit de grootste Nissan-fabriek buiten Japan worden.
- VW en Nissan zijn overeengekomen het Santanamodel in Japan te gaan produceren. De produktie start in 1983 op een peil van ongeveer 60.000 eenheden per jaar.
- Alfa Romeo en Nissan hebben besloten tot oprichting van een joint venture genaamd ARNA voor de produktie van kleine auto's in Zuid-Italië. Nissan levert de casco's vanuit Japan, die zullen worden voorzien van Italiaanse motoren en andere mechanische uitrusting. De auto's zullen voornamelijk via de Alfa-verkoopnetten in Europa worden verkocht - ze zijn uitsluitend voor Europa bestemd -, nadat in 1983 de produktie zal zijn begonnen op een peil van 60.000 eenheden per jaar.

De Japanse fabrikanten zijn ook actief geworden in Spanje. In 1980 heeft Nissan deelneming in Massey Ferguson's Motor Iberica verkregen. Nissan heeft zijn aandeel in Motor Iberica uitgebreid van 36 % tot 54,7 in 1982.

11.2. Verenigde Staten

Er zijn geen echte bilaterale handelsgeschillen met de Verenigde Staten in de automobielsector. De Commissie heeft wel steeds geprobeerd in nauw contact te blijven met de Amerikaanse autoriteiten ten einde het in Europa en Amerika gevolgde aanpassingsbeleid te vergelijken, mede met het oog op het vaststellen van de tegenover de Japanse concurrentie te volgen strategie. In verband hiermee heeft de in mei 1981 door Japan jegens de VS aangegane verplichting tot zelfbeperking de Commissie ertoe gebracht de Japanse autoriteiten te verzoeken niet de auto's die anders naar de VS zouden zijn verscheept om te leiden naar de Gemeenschap¹⁰⁶. De Commissie volgt momenteel nauwlettend de besprekingen over de "local content rules". De bedoeling van dergelijke regelingen bevattende wetten is de buitenlandse fabrikanten te dwingen de fabricage in de VS te laten plaatsvinden en de plaatselijke fabrikanten ervan te weerhouden in het buitenland te kopen. De regering verzet zich krachtig tegen het wetsontwerp en het schijnt dan ook weinig kans te maken, zeker nu er pas in februari 1983 tussen General Motors en Toyota een overeenkomst is gesloten om gezamenlijk auto's in de VS te gaan produceren, en ook al als gevolg van de hernieuwde Japanse zelfbeperkende maatregelen ten opzichte van de VS. De Commissie heeft aan de Amerikaanse autoriteiten haar bezwaren in verband met de GATT-regels en economische gevolgen uitgelegd.

Op het gebied van de technische voorschriften zijn er vele contacten vooral met de US National Highway Traffic Safety Authority (NHTSA) over zaken als veiligheid, milieubescherming, enzovoorts.

11.3. Uitbreiding van de EEG - Ierland, Griekenland, Spanje, Portugal

11.3.1 Ierland

Overeenkomstig protocol nr. 7 van de toetredingsakte moet Ierland vanaf begin 1985 in de automobielsektor volledig in overeenstemming zijn met de EEG-regelingen en in het bijzonder met het principe van het vrije verkeer van goederen. In de thans lopende overgangsfase is de invoer van geheel gemonteerde voertuigen nog gebonden aan zekere regels van montage ter plaatse. Terwijl dit systeem tijdelijk tot omvangrijke assemblageactiviteiten en uitvoer heeft geleid, zijn talrijke fabrikanten (Europese en Japanse) successievelijk overgegaan tot het beëindigen van hun werkzaamheden in Ierland.

11.3.2 Griekenland

Op grond van de Toetredingsakte¹⁰⁷ heeft Griekenland zijn kwantitatieve invoerbeperkingen op bussen uit de negen EEG-landen (artikel 36 van de Akte) en uit bepaalde derde landen (artikel 115 van de Akte) mogen handhaven. De overgangsperiode gedurende welke deze maatregelen mogen worden gehandhaafd eindigt op 31 december 1985 en de quota's moeten jaarlijks tot 1985 worden verhoogd. Ten einde de situatie op dit punt doorzichtiger te maken is de lijst van invoercontingenten in de bijlage bij Verordeing nr. 288/82¹⁰⁸ in Verordening nr. 899/83 vervangen door een meer specifieke vermelding van de betrokken produkten¹⁰⁹. Binnenkort zijn ook bepaalde aanpassingen van de Griekse invoercontingenten, bijvoorbeeld voor wat betreft Tunesië¹¹⁰, te verwachten.

Bovendien zou de toetreding van Portugal tot de Gemeenschap bepaalde veranderingen van de overgangsregelingen met Griekenland noodzakelijk maken (zie volgende bladzijde).

11.3.3 Spanje

De laatste paar jaar is de handel in autoprodukten tussen de Gemeenschap en Spanje aanzienlijk toegenomen. Van de voor deze ontwikkeling bevorderlijke factoren moet vooral het Spaanse herstructureringsplan van 1979¹¹¹ worden vermeld, dat er hoofdzakelijk op gericht is de grote autofabrikanten er toe te brengen een kleiner assortiment modellen te produceren. Dit zou kunnen geschieden door modellen te importeren die niet in Spanje worden geproduceerd en toe te staan meer onderdelen uit het buitenland te betrekken¹¹². Spanje heeft nu een aanzienlijk handelsoverschot op autogebied ten opzichte van de Gemeenschap. In 1981 bedroeg dat 550 miljoen ECU, tegen 45 miljoen ECU in 1976. In 1982 werd dit overschot dank zij een aanzienlijke toename van de export uit de EEG naar Spanje verminderd tot iets minder dan 375 miljoen ECU. Wanneer men de auto's en bedrijfsvoertuigen enerzijds en de auto-onderdelen anderzijds afzonderlijk bekijkt, dan vallen er twee verschillende ontwikkelingen te constateren : Spanje verscheept meer compleet geassembleerde voertuigen¹¹³, terwijl de handelsbalans op het stuk van auto-onderdelen ten gunste van de Gemeenschap uitvalt¹¹⁴.

Uit dit patroon valt af te leiden dat de handel in auto's met Spanje van Lid-Staten van waaruit fabrikanten in Spanje hebben geïnvesteerd een minder sterke eenzijdige zaak is.

Er heerst groeiende bezorgdheid in de Gemeenschap, vooral in het Verenigd Koninkrijk, over het gebrek aan evenwicht tussen deze handelsstromen¹¹⁵. De algemene aandacht is gevestigd op de ongelijkheid van invoerrechten aan beide zijden, zoals die worden vastgesteld uit hoofde van de preferentiële handelsovereenkomst van 1970¹¹⁶, alsmede op de 60 % "uit het land van oorsprong-regels" in Spanje.

In maart 1983 heeft Spanje aangeboden een tariefcontingent voor 1983 te openen voor twee categorieën personenauto's, ten einde meer evenwicht te brengen in de handelsbalans voor auto's. Voor 5.000 eenheden van de 1300-1600 cc klasse (waaronder ook de 1275 cc), zal het invoerrecht op 19 % worden gesteld, en

voor 10.000 eenheden van de 2000-2600 cc klasse (waaronder de 1994 cc) wordt het tarief 25 %. In beide gevallen dus een verlaging van het gebruikelijke recht van 36,7 %.

11.3.4 Portugal

De besprekingen van de Commissie met de Portugese instanties concentreren zich vooral op de tenuitvoerlegging van het Automobielprotocol van 1979, uit hoofde waarvan Portugal een aantal invoercontingenten voor auto's uit de Gemeenschap heeft gehandhaafd. Het protocol zal eind 1984 aflopen.

In dit verband wordt ook aandacht geschonken aan de autohandel tussen Portugal en Griekenland, omdat Griekenland zelf uit hoofde van artikel 36 van de Akte van Toetreding (zie punt 11.3.1) tot december 1985 overgangsinvoerregelingen voor bussen zal handhaven. De Commissie is voornemens, indien nodig, uitbreiding van de Griekse invoercontingenten tot Portugal voor te stellen.

11.4. Australië

De Gemeenschap is sinds 1975 gewikkeld in bilaterale en multilaterale besprekingen en onderhandelingen met de Australische autoriteiten, ingevolge de invoering in Australië van speciale beschermende maatregelen (contingenten, inschrijvingen, extra invoerrecht van 12,5 %) ter aanvulling van de accijns van 45 % (verplicht in de GATT). De grootte van de jaarlijks vastgestelde contingenten is zodanig dat de Australische producenten 80 % van de Australische markt krijgen - terwijl in de resterende 20 %, die mag worden ingevoerd, meestal wordt voorzien door Japan, wiens aandeel op de Australische importmarkt geleidelijk is gestegen tot ongeveer 85 %. Als gevolg van het cumulatieve effect van deze beschermende maatregelen, is het aandeel van de Gemeenschap op de Australische importmarkt teruggelopen en bedraagt nu ongeveer 12 %.

In december 1981 heeft de Australische regering haar beleid inzake steunregelingen voor na 1984 aangekondigd. Deze zullen een tariefcontingent (recht van 57,5 %) en daarnaast een tariefrecht van 150 % omvatten. Bovendien zal een deel van het tariefcontingent worden toegewezen bij inschrijving.

Hoewel het basisquotum zou worden vergroot, zijn de beschermende maatregelen bijzonder scherp en jaagt het de prijzen van auto's uit de Gemeenschap de hoogte in. De nieuwe Australische regering heeft nog geen besluit genomen inzake de toekomstige steunverlening aan de industrie in het algemeen en de auto-industrie in het bijzonder. De Commissie heeft onlangs haar bezorgdheid tegenover de Australische autoriteiten geuit met het doel de exportpositie van de EG naar Australië veilig te stellen.

11.5. Normen - Zweden, Zwitserland

Beide buurlanden, die vrijhandelsovereenkomsten hebben met de Gemeenschap, zijn belangrijke markten voor de auto-industrie van de EEG en er bestaan vooral sterke banden met de Zweedse autofabrikanten (bijvoorbeeld Renault-Volvo). Daarnaast heeft de Commissie, naar aanleiding van de manier waarop zich de industriële samenwerking ontwikkelt en in verband met de marktontwikkelingen, bijzondere aandacht besteed aan de wetgevingen op het gebied van normen. Wat Zwitserland betreft, heeft men zich geconcentreerd op normen op het gebied van uitlaatgassen, die sinds oktober 1982 strenger zijn geworden en die in 1986 ingevolge de in oktober 1981 genomen besluiten¹¹⁷ opnieuw zullen worden verscherpt.

De besprekingen met Zweden gaan ook over normen op het gebied van luchtverontreiniging, en wel in het bijzonder over het Zweedse voornemen de loodvrije benzine verplicht te stellen. In beide gevallen wordt ernaar gestreefd de normen zoveel mogelijk te laten overeenstemmen, ten einde het effect van verschillen op de vrije handel in auto's beperkt te houden.

11.6. Invoer vanuit landen met staatshandel

Het aantal uit de COMECON-landen afkomstige auto's dat in de Gemeenschap is geregistreerd is gestegen van 85.000 in 1980 tot 119.000 in 1982, een stijging van 40 % dus. Aangezien de EEG-markt in zijn totaliteit in deze periode stabiel is gebleven, is het COMECON-aandeel gestegen van 1 % tot 1,4 %. Op nationaal niveau variëren de marktaandelen echter; zo zijn ze bijzonder hoog in Denemarken, waar een stijging viel te constateren van 7 % in 1980 tot 15,3 % in 1982 en in België van respectievelijk 3,2 % tot 5,4 %. Aangezien bijna

alle uit COMECON-landen afkomstige auto's een cilinderinhoud van minder dan 1.500 cc hebben, moet hun betekenis als concurrenten voor EEG-modellen vooral worden gezien in het kader van het marktsegment voor kleine auto's.

De prijzen voor COMECON-auto's liggen gewoonlijk aanzienlijk lager dan die voor vergelijkbare EEG-modellen en vertonen een tendens tot technologische achterstand. Volgens de BEUC-publikaties zijn de prijzen de afgelopen jaren in vele gevallen minder sterk gestegen. De belangrijkste merken zijn LADA (USSR) en SKODA (CSSR).

De invoerregelingen die van toepassing zijn op uit de COMECON-landen¹¹⁸ ingevoerde auto's zijn vastgelegd in Verordening nr. 3286/80¹¹⁹. Volgens deze verordening gelden kwantitatieve beperkingen alleen voor invoer in Italië, terwijl de invoer in andere Lid-Staten van de Gemeenschap vrijgesteld is, met uitzondering van bepaalde specifiek voor Ierland geldende bepalingen uit hoofde van Protocol nr; 7 van het Toetredingsverdrag.

De voor 1983 te openen invoercontingenten zijn vermeld in de Beschikking van de Raad 82/971/EEG¹²⁰, waarin wordt bepaald dat Italië invoercontingenten moet openen voor motorvoertuigen en onderdelen afkomstig uit Hongarije, Sovjetunie, Tsjechoslowakije en Roemenië.

Italië heeft van de Commissie toestemming gekregen de auto's van Russische oorsprong op grond van artikel 115 van het Verdrag uit te sluiten van vrij verkeer van goederen. De besluiten van de Commissie worden samen met de besluiten inzake Japanse auto's (zie punt 11.1.5.) gepubliceerd.

- 1 COM(81)317, gepubliceerd als Supplement 2/81 bij het Bulletin van de Europese Gemeenschappen
- 2 PB C 28 van 9.2.1981
- 3 PB C 230 van 10.9.1981
- 4 Over invoer van Japanse auto's in de EEG; over de auto-industrie in de Gemeenschap; over concurrentie op de automarkt; zie PB C 42 van 14.2.1983.
- 5 Europees Bureau voor Consumentenunies
- 6 Zie schriftelijke vraag nr. 1361/82 van de heer Rogalla, PB C 58 van 2 maart 1983.
- 7 Richtlijn 70/156/EEG van 6 februari 1970, PB L 42 van 23 februari 1970, blz. 1
- 8 Zie schriftelijke vraag nr. 1515/81 van de heer Michel, PB C 118 van 10.5.1982.
- 9 Zie schriftelijke vraag nr. 361/82 van de heer Normanton, P.B. C 225 van 30.8.1982.
- 10 Zie schriftelijke vraag nr. 1527/81 van de heer Collins, PB C 98 van 11.4.1982.
- 11 "Differences between car prices in the UK and Belgium", Ashworth, Kay, Scharpe, Institut for Fiscal Studies, Oxford, Report Series nr. 2, 1982.
- 12 Zie schriftelijke vraag nr. 101/82 van de heer Welsh, PB C 188 van 22.7.1982.
- 13 Gebaseerd op cijfers uit het BEUC-rapport van 1982.
- 14 In 1982 was 57,7 % van alle nieuwe in het Verenigd Koninkrijk verkochte

auto's buiten dat land geproduceerd.

- 15 Zie schriftelijke vraag nr. 1585/81 van de heer Hord, PB C 92 van 13.4.82 en schriftelijke vraag nr. 1829/82 van Sir James Scott-Hopkins, PB C 111 van 25.4.1983.
- 16 Zie schriftelijke vraag nr. 1961/81 van de heer Batterby, PB C 221 van 25.8.1982.
- 17 Zie schriftelijke vraag nr. 1589/82 van Lord Douro, PB C 100 van 13.4.1983.
- 18 PB L 256 van 2.9.1982
- 19 PB L 258 van 2.10.1982
- 20 PB L 295 van 11.11.1982
- 21 Hof van Justitie, 13.11.1975, in de zaak nr. 26/75 (ECR 1367 - General Motors Continental).
- 22 Zie schriftelijke vraag nr. 2351/82 van de heer Hume.
- 23 Zie schriftelijke vraag nr. 2188/82 van de heer Glinne.
- 24 Zie schriftelijke vraag nr. 573/82 van de heer Couste, PB C 266 van 11.10.1982.
- 25 Zie schriftelijke vraag nr. 393/81 van de heer von Hassel en de heer Müller-Herman, PB C 338 van 28.12.81. Zie ook schriftelijke vraag nr. 1299/82 van de heer Bonde, PB C 25 van 31.1.1983.
- 26 Ontwerp-verordening van de Commissie (EEG) inzake toepassing van artikel 85 (3) van het verdrag op bepaalde categorieën overeenkomsten inzake distributie van motorvoertuigen en serviceverlening.

- 27 PB L 29 van 3.2.1975.
- 28 Veiligheidsruiten, PB C 119 van 16 november 1972; banden PB C 15 van 20 januari 1977; PB C 37 van 14 februari 1977, verklaring over getrokken gewicht.
- 29 In totaal zijn er 20 richtlijnen hangende, zie schriftelijke vraag nr. 778/82 van mevrouw BOOT, PB C 287 van 4 november 1982 en schriftelijke vraag nr. 1498/81 van de heer MOREAU, PB C 85 van 5 april 1982.
- 30 PB L 14 van 19.1.1980
- 31 Artikel 7, lid 1 van Richtlijn 70/156/EEG, PB L 42 van 23.2.1970.
- 32 Een voorbeeld hiervan is het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 76/756/EEG inzake de onderlinge aanpassing der wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de installatie van licht- en lichtsignaalinrichtingen op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB C 279 van 22.10.1982) dat verder gaat dan hetgeen de Lid-Staten op nationaal niveau verplicht hebben gesteld. Het Europese Parlement heeft de praktische voordelen van het systeem benadrukt in een op 11 februari 1983 aangenomen resolutie.
- 33 PB L 47 van 18.2.1977
- 34 Mededeling van de Raad COM/83/58 van 9.2.1983
- 35 Beide aspecten zijn opgenomen in het Derde Communautair Actieprogramma inzake het Milieu (1982-1986) (Resolutie van de Raad van 3 december 1982). PB C 46 van 17 februari 1983.
- 36 In verband met de goedkeuring van de Wijzigingsrichtlijn 77/212/EEG.
- 37 Richtlijn 78/1015/EEG, PB L 349 van 13.12.1978.
- 38 Richtlijn 81/334/EG, PB L 131 van 18.5.1981.

- 39 Richtlijn 78/665/EEG, PB L 223 van 16.8.1978.
- 40 PB C 181 van 19.7.1982
- 41 PB C 346 van 31.12.1982
- 42 PB L 197 van 20.7.1983
- 43 PB L 197 van 22.7.1978
- 44 Zie schriftelijke vraag nr. 1588/81 van de heer Seefeld, PB C 85 van 5.4.1982.
- 45 PB C 184 van 11.7.1983
- 46 Richtlijn 82/884/EEG, PB L 378 van 31.12.1982.
- 47 Richtlijnen van de Commissie 82/318/EEG en 82/319/EEG van 2 april 1982, PB L 139 van 19.5.1982; en de Richtlijnen van de Raad 81/575/EEG, 81/576/EEG en 81/577/EEG van 20 juli 1981, PB L 209 van 29.7.1981.
- 48 Zie schriftelijke vraag nr. 366/82 van de heer de Ferranti, PB C 262 van 6 oktober 1982.
- 49 Zie schriftelijke vraag nr. 1299/82 van de heer Bonde, PB C 25 van 31.1.1982.
- 50 Zie schriftelijke vraag nr. 683/82 van de heer von Wogau, PB C 271 van 14.10.1982.
- 51 Zie schriftelijke vraag nr. 679/82 van de heer von Wogau, PB C 225 van 30.8.1982 en nr. 1767/81 van de heer Cecovini, PB C 126 van 17.6.1982, wat betreft door Frankrijk geheven speciale belastingen op grote personenauto's van buitenlandse oorsprong.
- 52 Zie schriftelijke vraag nr. 22/82 van de heer Rogalla, PB C 262 van

6.10.1982; schriftelijke vraag nr. 66/82 van de heer Jürgens, PB C 198 van 2.8.1982; schriftelijke vraag nr. 1597/82 van de heer Schieder, PB C 62 van 7.3.1983.

53 PB C 267 van 21.11.1975

54 PB C 53 van 8.3.1976

55 PB L 105 van 23.4.1983

56 COM(83)870 def. van 25.1.1983

57 Zie schriftelijke vraag nr. 1730/82 van de heer Megahy en de heer Seal, PB C 100 van 13.4.1983.

58 PB L 103 van 2.5.1972

59 PB L 87 van 30.3.1974

60 PB L 6 van 10.1.1975

61 PB C 214 van 21.8.1980

62 Zie schriftelijke vraag nr. 1676/81 van de heer Jackson, PB C 98 van 19.4.1982.

63 PB L 375 van 31.12.1980

64 PB C 149 van 18.6.1980

65 Richtlijn 80/1268 van de Raad, PB L 375 van 31.12.1980.

66 PB C 229 van 2.9.1982

67 Zie schriftelijke vraag nr. 1494/81 van de heer Moreau, PB C 92 van 13.4.1982.

- 68 PB L 174 van 21.6.1982
- 69 PB C 163 van 30.6.1982, voor wat betreft de technische keramiek en PB C 171 van 9.7.1982 voor de overige onderzoekgebieden.
- 70 Zie schriftelijke vraag nr. 1047/82 van mevrouw Quin, PB C 298 van 15.11.1982.
- 71 Zie schriftelijke vraag nr. 1348/81 van de heer Moreland, PB C 38 van 15.2.1982.
- 72 EUR 7389 EN, 1982
- 73 COST (Europese Samenwerking op het Gebied van Wetenschappelijk en Technisch Onderzoek) is in 1971 opgericht en vormt een kader en forum voor samenwerking op onderzoekgebied op Europees niveau buiten de Gemeenschap.
- 74 COM(82)865 van 21.12.1982 en COM(83)260 van 24.5.1983.
- 75 Zie het voorafgaand bericht inzake deelneming aan proefprojecten in het kader van het ESPRIT-programma, PB C 276 van 19.10.1982 en de Mededeling van de Commissie aan de Raad COM(83)258 van 3.6.1983.
- 76 Verdere studies over het door autofabrikanten gevoerde beleid en over de vooruitzichten op lange termijn world-wide waaraan de Commissie een zeker belang hecht, zijn : -Long-Term Perspectives of the World Automobile Industry (OESO); - Transnational Corporations in the International Auto Industry (UN Centre on Transnational Corporations 1982).
- 77 Zie ook het Elfde Verslag inzake het concurrentiebeleid, punt 215.
- 78 Richtlijn 80/723/EEG van de Commissie van 25.6.1980, PB L 195 van 29.7.1980; zie ook het Tiende Verslag over het concurrentiebeleid, punt 235.

- 79 Zie ook het Jaarverslag van het Regionaal Fonds en de publikatie van gesteunde projecten in het Publikatieblad, bijvoorbeeld PB C 246 van 20.9.1982, C 347 van 31.12.1982 en C 85 van 28.3.1983.
- 80 Kredieten uit de globale EIB-leningen voor de automobielsector niet meegerekend. Dergelijke kredieten staan wel vermeld in het overzicht per bedrijfstak dat in de jaarverslagen van de EIB wordt gegeven.
- 81 Besluit van de Raad 78/870/EEG, PB L 298 van 25.10.1978.
- 82 Besluit van de Raad 82/268/EEG, PB L 116 van 30.4.1982 en Besluit van de Raad 83/308/EEG van 13 juni 1983.
- 83 Zie schriftelijke vraag nr. 1496/81 van de heer Moreau, PB C 118 van 10.5.1982. Dat de voorkeur moet worden gegeven aan kleine en middelgrote ondernemingen is ook vastgesteld in het Besluit van de Raad 83/200/EEG (PB L 112 van 28.4.1983) betreffende nieuwe NCI-leningen.
- 84 Het EMF heeft een werkgroep voor de automobiellindustrie opgericht die in oktober 1981 en in december 1982 een bijeenkomst heeft gehad met de diensten van de Commissie; het EMF heeft tevens samen met de socialistische fractie in het Europese Parlement in april 1982 een symposium georganiseerd over de toekomst van de Europese automobiellindustrie.
- 85 Robotica - Recente ontwikkelingen in de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Italië, Ierland, Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk (Maatschappelijke veranderingen en technologie in Europa, Informatiebulletin nr. 10 van november/december 1982).
- 86 De Europese gereedschapswerktuigenindustrie - Standpuntbepaling van de Commissie, SEC(83)151 van 3.2.1983.
- 87 Zie ook schriftelijke vraag nr. 1617/81 van mevrouw Hoffmann, PB C 129 van 19.5.82 en schriftelijke vraag nr. 363/82 van de heer Fernandez, PB C 333 van 20.12.82.

- 88 Een gedetailleerd verslag van de besprekingen van de Commissie met de Japanse regeringsvertegenwoordigers tot aan juni 1981 wordt gegeven in het antwoord op schriftelijke vraag nr. 1852/80 van de heer Seal, PB C 247 van 28.9.81.
- 89 Verordeningen nr. 535/81, PB L 54 van 28.2.1981; nr. 3595/81, PB L 361 van 16.12.1981; nr. 3385/82, PB L 356 van 17.12.1982.
- 90 Verordening nr. 653/83, PB L 77 van 23.3.1983.
- 91 Zie schriftelijke vraag nr. 1101/81, van de heer Beyer de Rijke, PB C 345 van 31.12.81.
- 92 Zie schriftelijke vraag nr. 938/81 van de heer Radoux, PB C 323 van 10.10.1981.
- 93 Dit cijfer staat voor de Japanse export (geregistreerd bij de douane) en komt niet overeen met het elders gebruikte registratiecijfer.
- 94 Hierbij moet worden gezegd dat, aangezien er geen uniforme definitie van een lcv in de Gemeenschap bestaat, de door de Lid-Staten verstrekte registratiecijfers, die worden gebruikt voor de berekening van het Japanse marktaandeel, niet op dezelfde gewichtscategorieën betrekking hebben. Ze komen helemaal niet overeen met de Japanse exportcijfers. Een bijkomend probleem is dat de Japanse cijfers worden uitgedrukt in laadvermogen, en niet nauwkeurig kunnen worden omgerekend in totaalgewicht. De Commissie stelt, in samenwerking met externe deskundigen krachtige pogingen in het werk dit probleem op te lossen en de gewichtscategorieën voor statistische doeleinden te harmoniseren.
- 95 Bron : Japan Automobile Manufactures Association (JAMA).
- 96 PB L 35 van 9.2.1982
- 97 Zie schriftelijke vraag nr. 2119/80 van de heer Damseaux, PB C 303 van 23.11.1981.

- 98 PB L 46 van 19.2.1981; PB C 243 van 7.9.1982; PB C 14 van 18.1.1983.
- 99 PB L 301 van 22.10.1981
- 100 PB L 88 van 2.4.1981 en PB C 243 van 7.9.1982.
- 101 Zie verder voor Italië's eis met betrekking tot een certificaat van oorsprong voor auto-onderdelen : schriftelijke vraag nr. 680/82 van de heer von Wogau, PB C 239 van 13.9.1982.
- 102 PB L 148 van 28.6.68. Artikel 5 luidt : "Goederen bij de vervaardiging waarvan twee of meer landen betrokken zijn geweest, zijn van oorsprong uit het land waar de laatste ingrijpende en economisch verantwoorde verwerking of bewerking heeft plaatsgevonden in een daartoe ingericht bedrijf en welke verwerking of bewerking hetzij heeft geleid tot de fabricage van een nieuw produkt, hetzij een belangrijke fabricagefase uitmaakt".
- 103 In de tussen de Gemeenschap enerzijds en de EFTA-landen en Spanje anderzijds overeengekomen preferentiële regels, en krachtens het stelsel van algemene preferenties van de Gemeenschap op basis van wederkerigheid is een "60 % uit het land van oorsprong"-regel opgenomen. Korea is het belangrijkste auto-exporterende land dat profiteert van het SAP, zie PB L 363 van 23.12.1982, blz. 47. Vanaf 1 april 1983 gelden alternatieve en eenvoudiger regels van oorsprong voor de EFTA-landen, zie PB L 385 van 31.12.1982.
- 104 Voor meer bijzonderheden zie het antwoord op schriftelijke vraag nr. 1497/81 van de heer Moreau, PB C 126 van 17.5.1982.
- 105 Voor ander projecten waarbij de EEG en Japan samenwerken, ook in andere bedrijfstakken, zie het antwoord op schriftelijke vraag nr. 2100/80 van de heer Couste, PB L 186 van 27.7.1981.
- 106 1,68 miljoen eenheden in april 81-maart 82, hernieuwd voor april 82-maart 83, en voor april 1983-maart 1984.

- 107 PB L 291 van 19.11.1979
- 108 PB L 35 van 9 februari 1982
- 109 PB L 103 van 21 april 1983
- 110 Zie PB C 115 van 28.4.1983.
- 111 Décret-loi nr. 816/79 van 5.4.1979, zie schriftelijke vraag nr. 1495/81 van de heer Moreau, PB C 98 van 19.4.1982.
- 112 Zie schriftelijke vraag nr. 376/81 van mevrouw Lizin, PB C 222 van 2.9.1981 (met speciale vermelding van het investeringsproject van General Motors in Spanje).
- 113 Spaanse export van personenauto's naar de EEG, 1982 = 390.000 eenheden ; Spaanse import van personenauto's uit de EEG, 1982 = 54.000 eenheden.
- 114 Het EEG-overschot ten opzichte van Spanje bedroeg in 1982 504,7 miljoen ECU (export EEG : 855,3 miljoen ECU, invoer EEG : 350,6 miljoen ECU).
- 115 Zie schriftelijke vraag nr. 1118/82 van de heer Jackson, PB C 43 van 14.11.82 en schriftelijke vraag nr. 1552/82 van de heer Megahy, PB C 43 van 14.2.1983.
- 116 De preferentiële invoerrechten voor auto's zijn : 36,7 % in Spanje; 4,2 % in de EEG. Voor auto-onderdelen; 16,3 % in Spanje; 4 % of 2,5 % in de EEG.
- 117 Zie schriftelijke vraag nr. 1087/81 van de heer Catherwood, PB C 12 van 18.1.1982.
- 118 Zie schriftelijke vraag nr. 2230/82 van de heer Jackson.
- 119 PB L 353 van 29 december 1980

120 PB L 387 van 31 december 1982.

DEEL TWEE - PRESTATIES VAN DE AUTOFABRIKANTEN IN DE EEG EN MARKTONTWIKKELINGEN

Dit hoofdstuk dient ter illustratie van het belang van de automobiellindustrie voor de economie van de EEG, alsmede om duidelijk te maken dat de afgelopen twee jaar voor de industrie tamelijk moeilijke jaren waren.

Gedurende deze periode heeft het aanpassingsproces grote investeringen gevraagd gepaard gaande met stagnerende en soms teruglopende vraag en sterke concurrentie op de invoer. In deze moeilijke omstandigheden brachten de EG-autofabrikanten een groot aantal nieuwe modellen op de markt, deels gebruikmakend van nieuwe produktietechnieken, managementpraktijken en toeleveringsstrategiën. De kosten hiervoor bedroegen grof geschat 500 m\$ per model. De winst was bijgevolg laag en ongeveer de helft van de fabrikanten leden in 1981 verlies.

Investeringsprogramma's zullen worden voortgezet waaraan de jaarlijkse kosten ongeveer 2,5 - 3 bn ECU in Duitsland, 1,5 - 2 bn ECU in Frankrijk, 3 - 3,5 bn ECU in het Verenigd Koninkrijk en 4 - 4,5 bn ECU in Italië bedragen (bron : Marketing Systems).

De grote inspanningen van de laatste jaren van de industrie begonnen in 1982 vruchten af te werpen toen in de Gemeenschap en enige derde landen marktaandeelen van de Japanse markt werden teruggewonnen. De verbeterde afzet was echter niet groot genoeg dat daardoor de uitgaven en de moeilijkheden overzee konden worden opgevangen. De financiële situatie in de auto-industrie is niet wezenlijk hersteld hoewel enige firma's weer dichterbij de zwarte cijfers komen en die binnenkort hopen te bereiken.

In 1981 werd in de Gemeenschap een daling van 5,1 % genoteerd. De EG-fabrikanten hangen tot ongeveer 80 % van hun totale verkoop van de EG-markt af. De wereldvraag daalde met 3 % in 1981.

In 1982 verbeterde de situatie in de Gemeenschap enigermate terwijl de wereldvraag weer daalde, met enige positieve regionale ontwikkelingen, speciaal in Scandinavië en enige andere niet-EG-landen van West-Europa.

Wat de belangrijkste concurrenten van de Gemeenschap betreft, de VS heeft een zeer moeilijke periode doorgemaakt met scherp dalende auto-productie en daarbij ook een dalende verkoop. Na een trage start in 1982 handhaafde Japan zich nagenoeg op het autoproduktiepeil van 1981, ofschoon de produktie van bedrijfsvoertuigen aanzienlijk daalde. De Japanse export van alle soorten voertuigen te zamen daalde in 1982 aanzienlijk.

1. Produktie en vraag in 1981/1982

1.1. Personenauto's

In het algemeen mag men voor 1982 spreken van een licht herstel van de personenautosector in de Gemeenschap. De produktie is gestegen en het exportpeil is gelijk gebleven bij een slinkende wereldmarkt. Er blijven echter nog vele problemen bestaan, onder meer het uitblijven van een reële stijging van de vraag in dat jaar.

Op het niveau van de Lid-Staten betekent de verbeterde Franse en Duitse autoproduktie en -export dat de autoproduktie in de EEG zich in toenemende mate concentreert in deze twee Lid-Staten, aangezien de produktie in het Verenigd Koninkrijk nog steeds daalt en ook het aantal in Italië geproduceerde auto's afneemt.

1.1.1. Produktie (zie bijlage 1)

In 1981 daalde de produktie van personenauto's in de EEG met 5,1 % tot iets minder dan 9,7 miljoen voertuigen. Doch niet alleen de Gemeenschap onderging een terugval, ook in de VS en Japan daalde de produktie met respectievelijk 2,1 % en 0,9 %, terwijl dat percentage voor de gehele wereld 4 % bedroeg. Het aandeel van de EEG in de wereldproduktie bedroeg 30,3 %, tegen 30,7 % in 1980.

Van de Lid-Staten was Duitsland de enige grote autoproducent die zijn produktie verhoogde, en wel met 1,6 %. In Frankrijk en Italië daalde de produktie aanzienlijk (respectievelijk 11 en 13 %), terwijl ook in het Verenigd Koninkrijk de daling verder doorging (- 3,6 %).

In 1982 sloeg de produktiedaling in de EEG om in een stijging van 4 % tot 9,06 miljoen eenheden. Dit was voornamelijk te danken aan een stijging van meer dan 5 % van de Duitse produktie, in verband met een verhoogde export (zie onder), en een produktieverhoging van Frankrijk van 6 % ten opzichte van het lage peil van 1981. Deze twee landen hebben 72 % van de autoproduktie van de EEG voor hun rekening genomen. In Engeland zette de dalende lijn zich echter voort en in 1982 bedroeg het aantal aldaar geproduceerde auto's minder dan 900.000.

De produktiestijging in de EEG stond in scherp contrast met de daling van 19 % in de VS in dezelfde periode, terwijl de produktie in Japan ongeveer op hetzelfde peil bleef (daling van 1 %, maar een stijging in de tweede helft van 1982).

1.1.2. Vraag (zie bijlage 2)

Het aantal geregistreerde nieuwe auto's daalde in 1981 met 2,3 % tot iets meer dan 8,4 miljoen eenheden. Dit was minder dan de totale werelddaling van 3,3 % en hield in dat in 1981 precies 30 % van de wereldvraag naar auto's voor rekening van de EEG kwam, een stijging van 0,3 % ten opzichte van 1980. In 1981 bleef de vraag in Japan tamelijk stabiel, terwijl ze in de VS met 3,5 % daalde tot 8,44 miljoen voertuigen.

Op het niveau van de Lid-Staten was de enige grote markt waar een verbetering viel te constateren Italië (1,5 %). Duitsland (- 4 %), Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk (- 2 %) werden geconfronteerd met een dalende vraag. In de Benelux-landen daalde het aantal geregistreerde nieuwe auto's sterk (14 % voor Nederland en 6 % voor België).

In 1982 steeg de vraag in de EG met 1 %. Stimulering van de vraag in Frankrijk leidde tot een stijging van meer dan 12 % van het aantal geregistreerde nieuwe auto's en op de markt in het Verenigd Koninkrijk steeg de vraag met 5 %. Een en ander werd echter teniet gedaan door de steeds slechter wordende situatie op de Duitse markt (-7,5 %) en een lichte daling

van de verkoop in Italië¹. De Benelux-markt bleef op peil van 1981, terwijl de vraag naar auto's in de kleine Lid-Staten een grillig verloop vertoonde. In Griekenland herstelt de vraag zich van het lage peil van 1980, dat werd veroorzaakt door belastingverhogingen. Daarentegen heeft eind 1981 in Ierland een aan de begroting voorafgaande koopgolf van nieuwe auto's bijgedragen tot een betrekkelijk slappe markt in 1982, na de invoering van hogere belastingen.

Vergeleken met de VS heeft de EEG het niet al te slecht gedaan. De binnenlandse vraag daar daalde in 1982 met 8,2 %, ondanks een sterke verbetering in het vierde kwartaal. Anderzijds viel er een duidelijke stijging (6 %) in Japan te constateren, en deze heeft bijgedragen tot een verlaging van de Japanse export (zie onder).

1.2. Bedrijfsvoertuigen

Ofschoon wij tot nu toe de meeste aandacht hebben besteed aan de sector lichte bedrijfsvoertuigen, met speciale vermelding van de Japanse penetratie, zal in dit hoofdstuk het gehele spectrum van bedrijfsvoertuigen worden bestreken.

De scherpe daling in 1981 van de produktie van bedrijfsvoertuigen in de Gemeenschap kon in 1982 niet worden opgevangen. De vraag bleef slap en ondanks een daling van het aantal vanuit Japan verscheepte voertuigen bleef een duidelijke stijging van de export uit. In feite hebben de Japanners hun export naar de EEG eind 1982 verhoogd en een groot aandeel in de markt voor lichte voertuigen gedurende het gehele jaar behouden.

De Gemeenschap is nog steeds een zeer succesvol netto-exporteur van bedrijfsvoertuigen (de verhouding export/import is aanzienlijk beter dan die van personenauto's) (zie bijlage 19) en zij exporteert een hoger percentage zware voertuigen.

1 Hier worden verkoop- (geen registratie-) cijfers gebruikt, aangezien zij de actuele marktsituatie weergeven.

Op het niveau van de Lid-Staten was het meest bemoedigende teken in 1982 de produktiestijging in het Verenigd Koninkrijk, waardoor dit land samen met Frankrijk en Duitsland tot de belangrijkste producenten mag worden gerekend.

In de Verenigde Staten zijn de produktie en de vraag weer begonnen aan te trekken na de ernstige inzinking in 1980, terwijl in Japan een daling van de vraag op de binnenlandse markt en een slechte buitenlandse markt na het succesvolle jaar 1981 hebben geleid tot een aanzienlijke daling van de produktie in 1982.

1.2.1. Produktie (zie bijlagen 4 en 6)

In 1981 is de produktie in de Gemeenschap gedaald met 16,2 % tot 1,18 miljoen voertuigen. De sterkste dalingen deden zich voor in de 0-2 ton sector (- 26 %), en de 4-8 ton klasse (- 25 %). De totale daling van de produktie in de Gemeenschap was hoofdzakelijk te wijten aan een daling van 41 % van de Britse produktie tot 230.000 eenheden. Ook in Duitsland en Frankrijk werden minder voertuigen geproduceerd, en alleen Italië (+ 5,9 %) kon de produktie opvoeren. Japan is 's werelds grootste producent van bedrijfsvoertuigen, vooral van lichte voertuigen, en de produktie steeg in 1981 met 5 % tot meer dan 4,2 miljoen voertuigen (43 % van de wereldproduktie). Dit was hoofdzakelijk het gevolg van een stijging van 24 % van de produktie van "lichte bestelwagens". In de VS leidde een slappe binnenlandse markt en druk van Japanse import in 1980 tot een ineensinking van de produktie van bedrijfsvoertuigen, tot een aantal van 1,67 miljoen eenheden. Ondanks een stijging van 2 % in 1981 bedroeg de produktie nog niet de helft van die van 1977.

1982 bracht niet, zoals in de personenautosector, een opleving in de produktie van bedrijfsvoertuigen in de EEG. De produktiedaling verliep langzaam (-2,9 %), maar het enige lichtpuntje wordt gevormd door een herstel van de produktie in het Verenigd Koninkrijk (stijging van 17 %). In de overige Lid-Staten is de produktie blijven dalen.

In tegenstelling daarmee blijkt de Amerikaanse produktie zichzelf te herstellen van de inzinkingen van 1980 en 1981 en vertoonde in 1982 een stijging van 12 %. De Japanse produktie is in dezelfde periode echter gedaald met 8 % in verband met een slapte van de binnelandse markt en een dalende export (zie beneden).

1.2.2. Vraag (zie bijlagen 5 en 7)

In 1981 is het aantal geregistreeerde nieuwe bedrijfsvoertuigen met 6 % gedaald tot 1,01 miljoen eenheden. De meeste markten in de EEG namen in 1981 omvang af, met uitzondering van Italië (waar het aantal registraties met 17 % steeg), Frankrijk en Griekenland. In de overige Lid-Staten is een scherpe daling van de vraag geregistreeerd, vooral in het Verenigd Koninkrijk (- 20 %) en Duitsland (- 15 %).

In de VS daalde de vraag met 12 %, terwijl ze in Japan steeg met 4,6 %. De globale stijging van de vraag in Japan was toe te schrijven aan een stijging van 27 % van het aantal registraties van voertuigen van de "dwerg"-klasse, die nu ongeveer de helft van de Japanse markt uitmaken. In de EEG was de daling van de vraag eveneens het geringst in de 0-2 ton klasse (- 2,7 %). In Japan is de afgelopen jaren de vraag naar bedrijfsvoertuigen sneller gestegen dan die naar personenauto's en 38 % van het wagenpark daar bestaat nu uit bedrijfsvoertuigen, tegen 9 % in de EEG en 22 % in de VS².

In 1982 steeg de vraag naar bedrijfsvoertuigen in de EEG met 2 %. In de meeste Lid-Staten, waaronder Frankrijk (+ 8 %) en het Verenigd Koninkrijk (+ 6 %) steeg de vraag, met uitzondering van Duitsland, waar de markt nog steeds erg slap is en waar het aantal registraties met 17 % gedaald is tot 124.000 eenheden, en de Beneluxlanden.

In tegenstelling tot de sector personenauto's, daalde de vraag naar bedrijfswagens in Japan in 1982 (met 2 %). De vraag in de Verenigde Staten is echter aanzienlijk aangetrokken - het aantal geregistreeerde nieuwe voertuigen is in deze periode met 11 % gestegen.

2. Handel in auto's en auto-onderdelen (zie bijlage 19)

2.1. De EEG heeft nog steeds een geweldige netto-export van auto's en auto-onderdelen (export van 24 miljard dollar en export/importverhouding van 3:1 in 1981). In 1981 is zij als 's werelds grootste exporteur door Japan voorbijgestreefd, en het Japanse handelsoverschot is tweemaal zo groot als dat van de Gemeenschap in verband met de geringe omvang van de invoer. De Verenigde Staten daarentegen hadden voor deze sector in 1981 een handelstekort van 12 miljard dollar.

2.2. Aandeel van de handel in auto-onderdelen in de totale handel met niet-EEG-landen

De export van auto's en auto-onderdelen³ bedroeg in 1981 8,5 % van de export naar niet-EEG-landen, tegen 8,3 % in 1980. Deze stijgende lijn heeft zich in 1982 doorgezet (8,7 %).

Wat de invoer betreft zijn de betreffende cijfers aanzienlijk lager, namelijk in de orde van 2,5 %.

Ten opzichte van de VS en Japan neemt de Gemeenschap een middenpositie in. Voor de VS bedroeg het exportpercentage in 1981 6,8 % en het importpercentage 10,1 %. De auto-export van Japan besloeg 19 % van de totale export, terwijl de auto-import 0,3 % van de totale import uitmaakte.

2.3. Het belang van de interne markt (bijlage 18)

Een ander aspect van de autohandel van de EEG is het relatieve belang van de interne handel (dit wil zegen de handel tussen de Lid-Staten onderling) en de externe handel (met niet-EEG-landen).

Uit de wijze waarop de handel zich in de periode 1979-1982 (bijlage 18) heeft ontwikkeld kunnen de volgende conclusies worden getrokken :

3 Voor wat dit hoofdstuk betreft, als gedefinieerd in SITC 781-4 of NIMEXE 87.02-87.06 (motoren dus niet inbegrepen).

- (i) De Gemeenschap als geheel genomen heeft een groot aandeel van haar eigen interne markt weten te behouden. In 1982 was meer dan 77 % van de import van de Lid-Staten van de EEG afkomstig uit andere Lid-Staten.
- (ii) De Gemeenschap heeft haar export naar derde landen aanzienlijk uitgebreid. Tussen 1979 en 1982 is de export naar landen buiten de EEG met 46 % gestegen. De "interne" export maakte evenwel 52 % uit van de totale export (gerekend in ECU).

2.4. Export en import van personenauto's⁴

Export (zie bijlage 9).

De export van de EEG is in 1981, na inkrimping van de produktie, 3 % gedaald, tot in totaal 1,79 miljoen eenheden en vertegenwoordigde 20,6 % van de produktie. Het marktaandeel van de Gemeenschap in derde landen bleef over het geheel genomen iets boven de 10 %.

Van de Lid-Staten exporteert Duitsland de meeste personenauto's. In 1981 exporteerde dit land 809.000 voertuigen, hetgeen toch nog een daling van 5 % betekent ten opzichte van 1980. De export van Italië naar niet-EEG-landen daalde met 24 %, terwijl de export van Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk respectievelijk met 2 en 8 % steeg. De auto-export van het Verenigd Koninkrijk is anders gestructureerd dan die van de overige Lid-Staten, aangezien ongeveer 60 % bestemd is voor landen buiten de Gemeenschap.

In 1982 handhaafde de export van de EEG zich op het niveau van 1981. De export van Duitsland steeg met 5 % tot het niveau van 1980, en de hoeveelheid scheepsladingen vanuit Frankrijk bleef toenemen (met 8 %), dank zij de export van Renault Alliance naar de VS. De Italiaanse export daarentegen bleef dalen en de export van het Verenigd Koninkrijk nam met bijna 20 % af.

4 Indien er met betrekking tot de EEG wordt gesproken over "import " of "export" betekent dit altijd import vanuit of export naar landen buiten de EEG.

De Japanse export bleef op 3,95 miljoen in 1981, en dit land heeft verreweg de grootste export ter wereld (47 % van de totale export in eenheden). Het Japanse marktaandeel in derde landen steeg van 18,2 % in 1980 tot 19,3 %, aangezien de export bij een verslechterende markt op hetzelfde peil bleef.

In 1982 daalde de Japanse export echter met 5 % tot 3,77 miljoen eenheden.

Als auto-exporterend land is de VS minder belangrijk dan de Gemeenschap of Japan. De naar het buitenland (Canada inbegrepen) verscheepte aantallen daalden in 1981 met 12 % en in 1982 met 34 % tot in totaal 360.000 eenheden.

Invoer (zie bijlage 10)

De invoer van de EEG daalde in 1981 met iets meer dan 5 %, voornamelijk als gevolg van de slappe binnenlandse markt en een vermindering van de invoer vanuit Japan. Ongeveer 16 % van de wereldimport ging naar de Gemeenschap. De belangrijkste invoerlanden van de EEG zijn Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk - Duitsland en het Verenigd Koninkrijk door de massale invoer vanuit Japan en Frankrijk door het grote aantal vanuit Spanje heringevoerde auto's.

De verkoop van in de VS geïmporteerde merken daalde in 1981 met 2 %, terwijl de invoer in Japan met 33 % daalde tot slechts 32.000 eenheden.

De invoerpenetratie bedroeg in 1981 voor de EEG - 15,4 %, de VS - 28,8 % en Japan - 0,9 %.

In 1982 daalde de invoer in de EEG opnieuw met 1,5 %, omdat Duitsland 26 % minder importeerde. De invoer van de overige Lid-Staten (vooral van Frankrijk: + 32 %) steeg. Voor de Gemeenschap als geheel kon echter een lichte daling van de invoerpenetratie worden genoteerd.

Ook de invoer van de VS daalde in 1982 met 5,7 %, terwijl de Japanse invoer licht steeg tot meer dan 36.000 auto's.

2.5. Export en invoer van bedrijfsvoertuigen

Export (bijlagen 14 en 16)

De export van de EEG van bedrijfsvoertuigen bedroeg 276.000 eenheden in 1981 (een stijging van 1,3 % ten opzichte van 1980) waarvan Duitsland en Frankrijk elk 90.000 voertuigen voor hun rekening namen. Naar waarde is Duitsland het belangrijkste exporterend land, aangezien 70 % van de export uit zwaardere voertuigen bestaat.

Van alle landen ter wereld exporteert Japan verreweg de meeste bedrijfsvoertuigen, namelijk 2,02 miljoen eenheden in 1981, een stijging van 3% ten opzichte van 1980.

Naar waarde is er echter minder verschil tussen de export van de EEG en Japan (5,2 miljard dollar voor de EEG, 7,2 miljard dollar voor Japan in 1981). Dit houdt verband met het hogere percentage zwaardere voertuigen dat door de Gemeenschap wordt geëxporteerd. De gemiddelde waarde van de door de EEG geëxporteerde eenheden bedroeg 19.000 dollar, tegen 3.500 dollar voor Japan en 14.000 dollar voor de VS in 1981.

Wanneer onderscheid wordt gemaakt op grond van cylinderinhoud kunnen we zeggen dat slechts 55 % van de EEG-export uit lichte voertuigen bestaat, tegen 82 % in het geval van de Japanse export. De EEG-export van zwaardere voertuigen steeg in 1981 met 18 %, terwijl 9 % minder lichte voertuigen werden uitgevoerd. Ongeveer 40 % van de produktie van zware voertuigen werd geëxporteerd, tegen 20 % van de lichte voertuigen. Naar waarde bestond 83 % van de export van bedrijfsvoertuigen van de Gemeenschap uit zware voertuigen.

Bij vergelijking van bijlagen 6 en 7 blijkt inderdaad dat de Gemeenschap een netto-export heeft van 100.000 voertuigen met een totaal gewicht van meer dan 8 ton.

Amerika exporteerde in 1981 ongeveer 168.000 voertuigen (de export naar Canada inbegrepen).

In 1982 daalde de export van de EEG met 6 %. De Italiaanse export kreeg zware klappen - daling van 27 % - en alleen het Verenigd Koninkrijk was in staat haar export te vergroten (met 11 %).

De export van Japan is in 1982 met 12 % gedaald.

Invoer (zie bijlagen 15 en 17)

In 1981 is de invoer in de EEG met 8 % gedaald tot 135.000 voertuigen en nam, naar eenheden, iets meer dan 13 % van de markt in beslag. Meer dan 90 % van de import bestond uit lichte voertuigen, voornamelijk afkomstig uit Japan. De grootste importeur in 1981 was Griekenland, met meer dan 31.000 voertuigen, voornamelijk uit Japan, waarvan een aantal in gedemonteerde vorm werd verzonden om later te worden geassembleerd. Nog twee belangrijke markten zijn Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Duitsland importeerde in 1981 36.000 Japanse lichte voertuigen, maar het merendeel daarvan wordt tot de personenauto's gerekend.

In 1982 steeg de invoer van de EEG met 15 %, waarbij een zeer opvallende stijging werd genoteerd voor Frankrijk (+ 38 %).

Naar eenheden is de verhouding export/import voor de EEG slechts 2:1. Bij berekening op basis van handelswaarde wordt de verhouding dank zij de omvangrijke export van zware voertuigen voor de EEG 6:1.

Evenals in het geval van personenauto's is de Japanse markt vrijwel voor import gesloten - in 1981 werden nog geen 1.000 eenheden ingevoerd, terwijl zich in 1982 een daling voordeed van 45 %. Derhalve heeft Japan een geweldige netto export van bedrijfsvoertuigen.

In de Verenigde Staten steeg de verkoop van geïmporteerde merken in 1981 met 2,6 % en in 1982 met 7 %. De VS had in 1981 voor het eerst een netto-import van bedrijfsvoertuigen (zowel naar waarde als naar eenheden).

2.6. Toenemend belang van auto-onderdelenindustrie (zie bijlage 19)

De afgelopen paar jaar heeft de structuur van de automobielenhandel in de Gemeenschap zich gewijzigd. De sector onderdelen is belangrijker geworden en in 1980 werd zij in de autosector de belangrijkste bron van inkomsten uit export voor de EEG. Ondanks een daling (in dollars) in 1981 vormde de onderdelenexport 37 % van het EEG-handelsoverschot van deze sector en 32 % van de totale export van de bedrijfstak, terwijl dat in 1975⁵ in beide gevallen 27% bedroeg. De algemene groei van de export van onderdelen kan worden toegeschreven aan de toenemende internationale samenwerking tussen autofabrikanten en aan het feit dat fabrikanten uit de EEG de productie en assemblage in toenemende mate in derde landen laten plaatsvinden. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat de VS (16 % in 1981), Spanje (9,4 %, zie punt 10.3.3.) en Zweden (8 %) voor bedrijven uit de EEG de belangrijkste exportmarkten zijn. 61 % van de totale export ging naar geïndustrialiseerde landen.

De invoer in de EEG van onderdelen was, in tegenstelling tot bovengenoemde ontwikkeling van de export, minder belangrijk. In 1975 bestond 28 % van de invoer op automobielengebied in de EEG uit reserve-onderdelen, in 1981 slechts 24 %. De invoer in de Gemeenschap van complete voertuigen (personenauto's en bedrijfsvoertuigen) is sneller gestegen dan die van onderdelen.

Deze ontwikkeling heeft zich in 1982 min of meer voortgezet, toen de export van onderdelen uit de EEG met 38 % is gestegen, tegen een stijging van 30 % van de export van alle produkten van de automobielenindustrie.

5 Uitgezonderd SITC 783.

DEEL DRIE - BIJLAGEN

Nr.

1. Productie personenauto's in 1981-1982
2. Nieuwe registraties van personenauto's in 1981-1982
3. Japanse penetratie op de automarkt van de EEG in 1970-1982
4. Productie van bedrijfsvoertuigen in 1981-1982
5. Nieuwe registraties van bedrijfsvoertuigen in 1981-1982
6. Productie van bedrijfsvoertuigen in de EEG, de VS en Japan in
1977-1981. Verdeling naar totaal gewicht
7. Nieuwe registraties van bedrijfsvoertuigen in de EEG, de VS en Japan
in 1977-1981. Verdeling naar totaal gewicht
8. Japanse penetratie op de markten van de EEG voor lichte bedrijfs-
voertuigen in 1980-1982
9. Export personenauto's in 1981-1982
10. Import personenauto's in 1981-1982
11. Invoer van personenauto's uit Japan als percentage van de totale
invoer uit niet-EEG-landen in 1980-82
12. Geografische verdeling van de Japanse voertuigenexport - 1982

13. Marktaandelen van de EEG en Japan in derde landen (personenauto's) in 1970-1981
14. Export bedrijfsvoertuigen in 1981-1982
15. Import bedrijfsvoertuigen in 1981-1982
16. Uitvoer en invoer van de EEG van lichte en zware bedrijfsvoertuigen in 1980-1981
17. Handelsbalans van de Gemeenschap voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen - 1980-1981
18. Interne en externe auto-export en -import van de EEG in 1979-1982
19. Waarde van de autohandel van de EEG, Japan en de VS - 1975-1981
20. Waarde autohandel per Lid-Staat - 1982
21. Overzichtstabel van de wereldproduktie van personenauto's, vraag en handel - 1970-1981
22. Overzichtstabel van de auto-exportverdeling tussen EEG, de VS en Japan - 1971-1980
23. De 25 grootste voertuigproducenten ter wereld - gerangschikt naar produktie-eenheden in 1981
24. Werkgelegenheid in de automobiellindustrie - 1975-1981
25. Werkgelegenheid in de automobiellindustrie vergeleken met de totale werkgelegenheid in industrie - 1975-1981

26. Werkgelegenheidscijfers van de automobiellndustrie vergeleken met die van de totale verwerkende industrie - 1980-1981
27. Toewijzingen uit de financiële instrumenten van de EEG voor de automobielsector, 1981-1982
28. Europees Sociaal Fonds - begunstigen in de auto- en auto-onderdelen-sector - 1980-1982.

BIJLAGE 1

Productie personenauto's in 1981-82

Land	1981	Verandering 81/80 in %	1982	Verandering 82/81 in %
<u>EEG</u>	8.695	- 5,1	9.056	+ 4,1
<u>waarvan</u> : Duitsland	3.577	+ 1,6	3.761	+ 5,1
Frankrijk	2.612	- 11,1	2.777	+ 6,3
Italië	1.257	- 13,0	1.297	- 3,2
Verenigd Koninkrijk	955	- 3,6	888	- 7,0
<u>Japan</u>	6.974	- 0,9	6.887	- 1
<u>VS</u>	6.280	- 2,1	5.097	-19

BIJLAGE 2

Nieuwe registraties van personenauto's in 1981/1982

Land	1981	Verandering 81/80 in %	1982	Verandering 82/81 in %
<u>EEG</u>	8.378	- 2,3	8.452	+ 1,1
<u>waarvan</u> : Duitsland	2.330	- 3,9	2.156	- 7,5
Frankrijk	1.835	- 2,0	2.058	+ 12,2
Italië	1.735	+ 1,5	1.685	- 3,0
Nederland	387	- 14	407	+ 4,5
België/Lux.	382	- 6,1	370	- 0,9
Verenigd Koninkrijk	1.485	- 1,9	1.555	+ 4,7
Ierland	106	+ 13,3	73	- 30,8
Denemarken	72	- 2,6	85	+ 18,8
Griekenland	47	+ 31,4	64 (1)	+ 67,6
<u>Japan</u>	2.866	+ 0,4	3.038	+ 6
<u>VS</u>	8.444	- 3,5	7.754	- 8,2

Eenheden : 000-en voertuigen

Bronnen : Marketing Systems/CLCA/
MVMA/JAMA

Japanse penetratie op de EEG-automarkt

1. Personenauto's

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Duitsland	0.1	1.7	1.9	2.4	3.7	5.6	10.4	10.0	9.8
Frankrijk	0.2	1.5	2.7	2.6	1.8	2.2	3.1	2.7	2.9
Italië	0.02	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Nederland	3.2	15.6	16.8	19.8	18.8	19.5	26.4	24.5	22.4
België/Lux.	5.0	16.5	18.0	19.3	17.8	17.7	25.8	24.8	21.0
Verenigd Koninkrijk	0.4	9.0	9.4	10.6	10.9	10.8	11.9	10.9	11.0
Ierland	-	11.6	12.7	19.7	23.9	26.7	30.5	29.7	26.9
Denemarken	0.4	16.1	19.0	17.4	18.0	14.4	30.9	24.2	25.3
Griekenland	14.6	10.8	15.1	19.1	13.8	16.4	49.4	48.3	45.0
EEG 10	0.6	4.8	5.4	7.0	6.3	6.9	9.0	8.3	8.1

Bron : Marketing Systems/National Associations

Eenheden : % van de totale markt (op basis van eenheidswaarde)

BIJLAGE 3

BIJLAGE 4Productie van bedrijfsvoertuigen in 1981/1982

	1981	Verandering 81/80 in %	1982	Verandering 82/81 in %
<u>EEG</u>	1.177	- 16,2	1.143	- 2,9
<u>waarvan</u> : Duitsland	319	- 10,3	301	- 5,6
Frankrijk	408	- 7,4	372	- 8,8
Italië	176	+ 5,9	156	- 11,4
Verenigd Koninkrijk	230	- 41,0	269	+ 17,0
<u>Japan</u>	4.206	+ 5,0	3.783	- 8
<u>VS</u>	1.701	+ 2,0	1.909	+ 12

Bronnen : Marketing Systems/CLCA/JAMA/MVMABIJLAGE 5Registraties bedrijfsvoertuigen

	1981	Verandering 81/80 in %	1982	Verandering 82/81 in %
<u>EEG</u>	1.009	- 6,0	1.027	+ 1,8
<u>waarvan</u> : Duitsland	149	- 15,3	124	- 16,8
Frankrijk	335	+ 3,5	363	+ 8,4
Italië	143	+ 16,6	151	+ 7,9
Nederland	44	- 7,4	39	- 8,6
België/Lux.	29	- 12,6	28	- 5,9
Verenigd Koninkrijk	225	- 19,7	231	+ 6,0
Ierland	12	- 7,7	13	+ 5,7
Denemarken	17	- 17,4	18	+ 13,1
Griekenland	60	+ 12,3	60	+ -
<u>Japan</u>	2.261	+ 4,6	2.201	- 2
<u>VS</u>	2.186	- 11,8	2.430	+ 11,2

Bronnen : Marketing Systems, CLCA, JAMA, MVMAEenheden : 000-en voertuigen

Productie van bedrijfsvoertuigen in de EEG, de VS en Japan - Verdeling naar totaal gewicht

Europese Gemeenschappen				Japan				Verenigde Staten			
Tot.gewicht	1977	1980	1981	Tot.gewicht	1977	1980	1981	Tot.gewicht	1977	1980	1981
<u>0-2</u>	456	500	370	Lichte bestel- wagens	523,2	668,0	828,6	<u>0-2.73</u>	1.325,7	592,3	629,0
<u>2-4</u>	381	444	416	<u>0-4</u>	1.899,7	2.360,0	2.345,5	<u>2.73-4.55</u>	1.723,1	794,2	816,4
<u>4-8</u>	112	125	94	<u>4-8</u>	499,6	745,3	794,2	<u>4.55-8.86</u>	29,3	9,0	3,6
<u>8-16</u>	154	127	103	<u>8-16</u>	58,1	68,5	69,8	<u>8.86-15.00</u>	204,9	150,0	136,8
<u>16+</u>	91	104	101	<u>16+</u>	44,3	55,2	51,5	<u>15.01+</u>	157,3	121,8	114,6
Trekkers	56	54	53	Trekkers	7,2	10,4	8,1				
Bussen	57	53	42	Bussen	48,5	91,6	102,8				
TOTAAL BV	1.306	1.404	1.177	TOTAAL BV	3.083,5	4.004,8	4.205,8	TOTAAL BV	3.440,3	1.667,3	1.700,5

Bronnen : EEG - Marketing Systems
Japan - JAMA
VS - MVMA

Eenheden : Totaal gewicht in metrieke tonnen
Aantal voertuigen in 000-tallen

Voor Japan wordt het totaal gewicht verkregen door verdubbeling van het laadvermogen.

Nieuwe registraties van bedrijfsvoertuigen in de EEG, de VS en Japan - Verdeling naar totaal gewicht

Europese Gemeenschap				Japan				Verenigde Staten			
Totaal gewicht	1977	1980	1981	Totaal gewicht	1977	1980	1981	Totaal gewicht	1977	1980	1981
<u>0-2</u>	346	374	395	<u>Mini</u>	507,4	839,3	1.064,3	<u>0-2.73</u>	1.193,5	1.130,1	1.094,0
<u>2-4</u>	287	340	332	<u>Klein</u> 0-4	1.031,8	1.144,2	1.046,4	<u>2.73-4.55</u>	1.887,4	1.078,1	863,6
<u>4-8</u>	84	90	90	<u>4-8</u>	68,6	74,0	61,0	<u>4.55-8.86</u>	78,3	10,6	14,3
<u>8-16</u>	66	65	58	<u>8-16</u>	7,2	8,5	5,9	<u>8.86-15.00</u>	178,5	143,5	118,1
<u>16+</u>	42	47	42	<u>16+</u>	40,6	47,3	36,6	<u>15.01+</u>	127,5	113,7	95,5
<u>Trekkers</u>	28	32	32	<u>Trekkers/</u>	15,6	24,7	23,3				
				<u>Jeeps</u>							
<u>Bussen</u>	28	29	21	<u>Bussen</u>	22,9	23,4	22,9				
<u>TOTAAL BV</u>	909	1.019	1.009	<u>TOTAAL BV</u>	1.694,1	2.161,2	2.260,9	<u>TOTAAL BV</u>	3.465,2	2.476,8	2.185,5

Bronnen : EEG - Marketing Systems
 VS - MVMA
 Japan - JAMA

Eenheden : Totaal gewicht in metrieke tonnen
Aantal voertuigen in 000-tallen

Voor Japan wordt het totaal gewicht verkregen door verdubbeling van het laadvermogen.

BIJLAGE 8

Japanse penetratie op de automarkt van de EEG

Lichte bedrijfsvoertuigen

Land	1980	1981	1982
Duitsland	4,7	8,0	7,2
Frankrijk	3,4	2,9	2,9
Italië		0,4	0,9
Nederland	13,6	24,1	24,5
België/Luxemburg	17,8	20,5	29,8
Verenigd Koninkrijk	11,8	18,8	11,6
Ierland	34,2	54,1	59,5
Denemarken	33,3	36,3	37,6
Griekenland	61,3	67,1	77,0
<u>EG-10</u>	10,5	11,6	10,6

Bron : CLCA/National Associations Eenheden : % van de totale markt
(op basis van eenheidswaarde)

BIJLAGE 9

Export personenauto's 1981/1982

	1981	% 1981/1980	1982	% 1982/1981
EG	1.790	- 3,3	1.790	-
waarvan : Duitsland	809	- 4,9	849	+ 5,0
Frankrijk	595	+ 2,1	640	+ 7,6
Italië	158	- 24,4	114	- 28,8
Verenigd Koninkrijk	168	+ 8,4	135	- 19,6
Japan	3.947	-	3.770	- 4,5
VS	545	- 11,7	360	- 34

Eenheden : 000-en voertuigen

Bron : Marketing Systems/JAMA/MVMA

Voetnoot : De cijfers met betrekking tot de EEG-landen zijn afkomstig van de industrie, en niet uit de douanestatistieken.

BIJLAGE 10

Import personenauto's 1981/1982

	1981	% 81/82	1982	% 82/81
EG	1.481,6	- 5,3	1.459,8	- 1,5
waarvan : Duitsland	326,9	- 1,1	242	- 25,9
Frankrijk	276,3	+ 9,3	364	+ 31,6
Italië	164,8	- 24,1	180	+ 9,2
Verenigd Koninkrijk	281,4	- 10,6	288	+ 2,4
Japan	32	- 31	36	+ 15
VS	2.432	- 1,5	2.293	- 5,7

Eenheden : 000-en voertuigen

Bronnen : Eurostat/JAMA/Automotive News

Voetnoot : Voor de EEG-landen zijn de douanestatistieken gebruikt.

BIJLAGE 11

Invoer van personenauto's uit Japan als percentage van de totale invoer uit niet-EEG-landen, 1980-1982

Jaar	(1) Totale invoer van buiten de EEG	(2) Min.invoer vanuit Spanje	(3) Invoer vanuit Japan	(4) (3) als % van (2)
1980	1.547,6	1.131,6	847,1	74,9
1981	1.481,6	1.121,9	805,5	71,8
1982	1.459,8	1.062,2	725,5	68,3

Eenheden : 000-en voertuigen

Bron : Eurostat

BIJLAGE 12

Geografische verdeling van de Japanse voertuigenexport 1982

Bestemming van de export	Personenauto's				LBV's (1)			
	1982	% 82/81	% aandeel		1982	% 82/81	% aandeel	
			82	81			82	81
<u>EG 10</u>	641,4	- 9,1	17,0	17,9	118,6	- 9,5	8,3	7,9
Duitsland	171,6	- 27,0	4,6	6,0	24,7	- 32,2	1,7	2,2
Frankrijk	53,0	+ 33,3	1,5	1,1	10,6	+ 26,2	0,7	0,5
Italië	0,5	- 16,7	-	-	0,9	+125,0	0,1	-
Nederland	77,5	- 24,8	2,1	2,6	7,9	- 34,2	0,5	0,7
België/Lux.	85,8	- 14,9	2,3	2,6	9,6	+ 1,1	0,7	0,6
Verenigd Koninkrijk	159,6	+ 7,4	4,2	3,8	22,6	- 24,4	1,6	1,8
Ierland	18,2	- 41,7	0,5	0,8	5,6	-	0,4	0,3
Denemarken	26,4	+ 34,7	0,7	0,5	3,7	- 7,5	0,3	0,2
Griekenland	44,0	+ 90,5	1,2	0,6	33,0	+ 33,1	2,3	1,5
<u>Rest van Westeur.</u>	262,1	+ 10,6	6,9	6,2	73,6	- 11,8	5,1	5,1
<u>Oosteuropa</u>	0,5	- 92,9	-	0,2	-	-	-	-
<u>Nooramerika</u>	1844,7	- 6,0	48,9	49,7	415,0	- 21,8	28,9	32,1
VS	1691,8	- 4,0	44,9	44,6	381,2	- 22,4	26,5	29,7
Canada	152,9	- 23,5	5,1	5,1	33,8	- 14,6	2,3	2,4
<u>Latijns-Amerika</u>	139,4	- 31,8	3,7	5,2	63,9	+ 41,2	4,4	6,6
<u>Afrika</u>	85,5	- 41,1	2,3	3,7	139,3	- 33,6	9,7	12,7
<u>Midden-Oosten</u>	341,9	+ 50,7	9,1	5,7	255,4	+ 44,5	17,8	10,7
<u>Oostazië</u>	222,8	- 0,2	5,9	5,9	238,0	- 16,8	16,7	17,3
<u>Oceanië</u>	222,5	+ 1,1	5,9	5,6	131,8	+ 3,8	9,2	7,7
<u>Wereld</u>	3770,0	- 4,5	100	100	1437,0	- 13,1	100	100

Eenheden : 000-en voertuigen/%

Bron : JAMA

(1) LBV = kleine + minivoertuigen

Marktaandelen van de EEG en Japan in derde landen (personenauto's) 1970-1981

Bestemming	Japanse export			Export EEG			Japans marktaandeel		Marktaandeel EEG	
	1970	1981	% 81/70 ⁽²⁾	1970	1981	% 81/70 ⁽²⁾	1970	1981	1970	1981
Oostenrijk	3,2	46,2	+ 27,4	131,5	131,7	-	2,2	23,3	90,7	66,3
Finland	18,0	28,1	+ 4,1	63,8	43,5	- 3,4	17,1	26,8	60,5	41,4
Noorwegen	7,0	38,4	+ 16,7	50,1	58,8	+ 1,5	10,5	36,7	75,2	56,2
Portugal	6,9	7,0	+ 0,1	57,7	41,2	- 3,0	10,6	8,8	88,8	52,0
Spanje	-	6,7	-	13,4	166,0	+ 25,7	-	-	2,7	32,8
Zweden	1,1	27,5	+ 34,0	111,5	88,5	- 2,1	0,5	14,6	43,5	46,9
Zwitserland	16,1	79,9	+ 15,7	198,5	186,2	- 0,6	7,1	27,4	87,8	63,8
Westeuropese niet-EEG-landen	52,7	239,4	+ 14,8	641,3	722,4	+ 1,1	4,2	16,0	51,3	48,1
Oosteuropa	0,4	6,9	+ 29,5	79,2	49,4	- 4,2	-	0,3	8,8	2,1
Noordamerika	404,5	2.013,8	+ 15,7	993,9	354,9	- 8,1	4,5	21,9	11,0	3,9
- VS	339,5	1.813,8	+ 16,4	909,5	323,6	- 9,0	4,0	21,5	10,8	3,8
- Canada	65,0	200,0	+ 10,8	84,4	31,6	- 8,6	10,2	24,9	13,3	3,9
Latijns-Amerika	29,8	152,0	+ 16,0	108,1	122,0	+ 1,1	3,7	11,7	13,5	9,4
Azië (uitgez Japan)	63,9	462,6	+ 19,7	144,6	178,6	+ 1,9	19,9	37,5	45,0	14,5
Afrika	39,6	138,5	+ 12,0	269,3	275,2	+ 0,2	9,9	23,1	67,3	45,9
Oceanië	86,3	220,1	+ 8,8	123,3	28,8	- 12,4	17,3	36,7	24,5	4,8
Wereld (1)	677,2	3.240,4	+ 15,3	2.414,7	1.726,7	- 3,0	5,2	18,9	18,7	10,1
(Europese Gemeenschap)	44,6	706,1	+ 28,5	-	-	-	0,7	8,4	97,8	84,6
(Japan)	-	-	-	13	21	+ 4,4	99,2	99,1	0,6	0,7

(1) De EEG en Japan niet meegerekend

(2) Gemiddelde jaarmutatie

Bron : Marketing Systems

Toelichting

1. Berekening van het "marktaandeel". Dit wordt gewoon gedaan door de export van de EEG en Japan te delen door het totale aantal nieuwe voertuigen dat in een land of regio is geregistreerd of ingevoerd, al naar gelang van toepassing.

2. Definiëringsproblemen

a) Japan

De door Japan geëxporteerde auto's zijn in geen geval complete voertuigen. Veel auto's worden in gedemonteerde toestand uitgevoerd om daarna te worden geassembleerd, en wanneer de waarde van deze "kits" minder dan 60 % van de eindwaarde van het voertuig bedraagt, worden ze in de JAMA-statistieken niet meer tot de "auto's" gerekend, maar afzonderlijk opgegeven als knock-down kits en niet in deze cijfers opgenomen.

Het "werkelijke" marktaandeel van Japan in Oceanië en Afrika (gerekend in eenheden) zou aanzienlijk hoger uitvallen, indien deze "KDC's" zouden worden meegerekend.

b) EEG

De EEG-export naar Spanje (166.000 in 1981) betreft voornamelijk Franse auto's die in gedemonteerde toestand naar Spanje worden uitgevoerd om te worden geassembleerd. Velen daarvan worden daarna opnieuw uitgevoerd.

Uit het hoge cijfer voor de export naar Spanje (de KDC's meegerekend) kan worden afgeleid dat het aandeel van de EG op de markt van niet bij de EEG aangesloten Westeuropese landen in 1981 vergeleken met dat van Japan nogal overtrokken wordt.

Export bedrijfsvoertuigen

Land	1981	Verandering 1981/1980 in %	1982	Verandering 1982/1981 in %
<u>EG</u>	276	+ 1,3	260,1	- 5,8
<u>waarvan</u> : Duitsland	91,1	+ 20,2	86,8	- 4,7
Frankrijk	93,6	- 3,7	84,6	- 9,6
Italië	23,1	+ 2,2	16,9	- 26,8
Verenigd Konink- rijk	55,1	- 15,6	61,3	+ 11,3
<u>Japan</u>	2.018	+ 3,3	1.774	- 12
<u>VS</u>	168,8	- 10,8	139	- 18

BIJLAGE 15

Invoer bedrijfsvoertuigen

Land	1981	Verandering 1981/1980 in %	1982	Verandering 1982/1981 in %
<u>EG</u>	135	- 7,7	155	+ 14,8
<u>waarvan</u> : Duitsland	8,0	+ 27,0	18,6	+ 7,5
Frankrijk	29,8	- 19,9	41,0	+ 37,6
Italië	14,0	+ 1,4	18,6	+ 32,9
Verenigd Konink- rijk	25,7	- 15,2	30,4	+ 18,3
<u>Japan</u>	0,8		0,4	- 45
<u>VS</u> (verkoop van geïmpor- teerde merken)	320,0	+ 2,6	342	+ 6,9

Eenheden : 000-en voertuigen

Bronnen : Eurostat/JAMA/MVMA

Uitvoer en invoer van de EEG van lichte en zware bedrijfsvoertuigen 1980/1981

a) Uitvoer

<u>Lid-Staten</u>	<u>Lichte BV (1)</u>		<u>Zware BV (2)</u>		<u>% Zware BV</u>	
	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>1980</u>
Duitsland	28,2	- 13,5	62,9	+ 45,8	69	57
Frankrijk	78,7	- 5,4	14,9	+ 7,0	16	14
Italië	8,7	- 25,0	14,3	+ 31,2	62	48
Verenigd Konink- rijk	31,3	- 7,8	23,8	- 24,2	43	48
<u>Totaal EEG</u>	152,8	- 8,9	123,1	+ 17,5	45	38

b) Invoer

<u>Lid-Staten</u>	<u>Lichte BV (1)</u>		<u>Zware BV (2)</u>		<u>% Zware BV</u>	
	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>1980</u>
Duitsland	6,6	+ 31,9	1,3	+ 6,8	16	19
Frankrijk	29,1	- 17,9	0,7	- 59,3	2	5
Italië	9,6	- 7,6	4,4	+ 28,4	31	25
Verenigd Konink- rijk	24,2	- 12,5	1,5	- 44,1	6	9
Nederland	7,2	+ 14,3	1,2	- 16,0	14	18
Belg./Lux.	7,0	+ 7,7	1,4	- 29,1	17	24
Ierland	4,3	+ 16,5	-	-	-	5
Denemarken	4,8	- 6,7	1,0	- 28,6	17	21
Griekenland	29,6	n/a	1,5	n/a	5	-
<u>Totaal EEG</u>	122,4	- 5,6	13,0	- 16,4	10	12

Eenheden : 000-en voertuigen/%

Bron : Eurostat

(1) Licht BV komt overeen met NIMEXE 87.02.86, d.w.z. een bedrijfsvoertuig met benzinemotor van max. 2800 cc of een dieselmotor van minder dan 2500 cc.

(2) Zwaar BV komt overeen met NIMEXE 87.02.81, d.w.z. een bedrijfsvoertuig met een motor van meer dan 2800 cc dan wel 2500 cc.

Handelsbalans van de Gemeenschap voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen

	<u>Lichte BV (1)</u>		<u>Zware BV (2)</u>	
	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
<u>Export</u>	652,6	669,9	2011,6	3166,7
<u>Import</u>	290,5	401,4	259,9	254,5
<u>Balans</u>	+ 362,1	+268,5	+1751,7	+2912,2
<u>Verhouding E/I</u>	2,3:1	1,7:1	7,7:1	12,4:1

Eenheden : x 1 mln ECU

Bron : Eurostat

(1) Voor definities zie tabel 16

BIJLAGE 18

Interne en externe auto-export (1) van de EEG

Jaar	Export			Verhouding : intern/extern
	Intern	Extern	Totaal	
1979	22.732	18.037	40.769	55,8 : 44,2
1980	22.664	19.796	42.460	53,4 : 46,6
1981	21.947	20.213	42.160	52,1 : 47,9
1982	28.274	26.317	54.591	51,8 : 48,2
Verandering 1982-1979 + 24,4 in %		+ 45,9	+ 33,9	

Interne en externe auto-import van de EEG

Jaar	Import			Verhouding intern/extern
	Intern	Extern	Totaal	
1979	22.333	5.663	27.996	79,8 : 20,2
1980	21.900	6.390	28.290	77,4 : 22,6
1981	23.962	7.415	31.377	76,4 : 23,6
1982	27.827	8.240	36.067	77,2 : 22,8
Verandering 1982-1979 + 24,6 in %		+ 45,5	+ 28,8	

(1) SITC 781-4

Bron : Eurostat

Eenheden : x 1 miljoen ECU

TABEL A

		1975	1979	1980	1981
Tabel 1 (A) Personenauto's (B) Bedrijfsvoertuigen					
	<u>Import</u>				
	EEG (1)	1.246,5	5.004,8	5.846,8	5.352,1
	Japan	236,9	575,0	452,0	325,7
	VS	7.548,4	16.016,0	18.017,3	18.878,7
	<u>Export</u>				
	EEG (1)	6.628,8	11.839,5	12.354	11.173,4
	Japan	4.030	11.964,0	16.114,6	18.445,4
	VS	2.892,2	4.743,3	4.030,9	4.025,6
	<u>Balans</u>				
	EEG (1)	+ 5.382,3	+ 6.834,7	+ 6.507,2	+ 5.820,3
	Japan	+ 3.793,1	+ 11.389,0	+ 15.662,6	+ 18.119,7
	VS	- 4.656,2	- 11.272,7	- 13.986,4	- 14.853,1

TABEL B

	1975	1979	1980	1981
	204,7	798,7	941,0	865,9
	7,0	24,0	29,2	22,2
	596,5	1.769,3	2.092,5	3.999,2
	3.703,7	4.091,3	4.832,3	5.225,8
	5.019,4	4.563,6	6.434,4	7.163,2
	2.628,5	2.231,5	2.135,2	2.417,2
	+ 3.499,0	+ 3.292,6	+ 3.891,3	+ 4.359,9
	+ 5.012,4	+ 4.539,6	+ 6.405,2	+ 7.141
	+ 2.032,	+ 462,2	42,7	- 1.582,0

Tabel 2 (A) Reserveonderdelen

(B) Totale auto-industrie

Tabel 2 (A) Reserveonderdelen (B) Totale auto-industrie									
	<u>Import</u>								
	EEG (1)	571,6	1.594,3	1.910,5	1.946,0	2.022,8	7.397,8	8.698,3	8.164,0
	Japan	45,5	93,7	101,5	106,6	289,4	697,7	582,7	454,5
	VS	2.507,2	5.920,8	5.510,3	4.419,8	10.652,1	23.706,1	25.620,1	27.297,7
	<u>Export</u>								
	EEG (1)	3.806,3	7.284,2	9.187,3	7.910,3	14.133,8	23.215,0	26.373,6	24.308,5
	Japan	637,6	1.737,4	2.168,4	2.760,8	6.707,2	18.265,0	24.717,4	28.369,4
	VS	4.384,3	7.367,4	7.572,2	8.925,1	9.905,0	14.342,2	13.738,3	15.367,9
	<u>Balans</u>								
	EEG (1)	+ 3.234,7	+ 5.690	+ 7.276,8	+ 5.964,3	+ 12.116,0	+ 15.817,2	+ 17.675,3	+ 16.144,5
	Japan	+ 592,1	+ 1.643,7	+ 2.066,9	+ 2.654,2	+ 6.417,8	+ 17.567,3	+ 24.134,7	+ 27.914,9
	VS	+ 1.877,1	+ 1.446,6	+ 2.061,9	+ 4.505,3	- 747,1	- 9.363,9	- 11.881,8	- 11.929,8

BIJLAGE 20

Waarde autohandel per Lid-Staat, 1982

	EEG-10	D	F	I	NL	B/LUX	Verenigd Koninkr.	IRL	DK	GR
Import	8.240	1.603	1.705	842	533	1.045	1.825	125	237	325
Export	26.317	15.225	4.606	1.892	295	811	3.352	1	105	32
Balans	+18.077	+13.622	+2.901	+1.050	-238	-234	+1.527	-124	-132	-293

Bron : EUROSTAT

Eenheden : x 1 mln ECU

SITC 781-4

Wereldproductie personenauto's - vraag en handel - 1970-1981

VARIABELE	JAAR	Hoeveelheid in 000-en voertuigen					Aandeel in het wereldtotaal in %				
		EEG	VS	JAPAN	OVERIGE LANDEN	WERELD	EEG	VS	JAPAN	OVERIGE LANDEN	WERELD
PRODUKTIE	1970	9.423	6.550	3.179	3.653	22.805	41,3	28,8	14,0	16,0	100
	1975	8.328	6.741	4.568	6.085	25.723	32,4	26,5	18,0	23,7	100
	1980	9.167	6.417	7.038	7.269	29.890	30,7	21,5	23,5	24,3	100
	1981	8.695	6.280	6.974	6.731	28.680	30,3	21,9	24,3	23,5	100
	Jaarlijks groeipercentage 1970-1981	- 0,7	- 0,4	+ 7,4	+ 5,7	+ 2,1					
NIEUWE REGISTRATIES	1970	6.832	8.388	2.379	4.531	22.130	30,9	38,0	10,8	20,5	100
	1975	7.067	8.262	2.738	7.607	25.674	27,5	32,1	10,6	29,6	100
	1980	8.603	8.748	2.854	8.791	28.996	29,7	30,2	9,8	30,3	100
	1981	8.402	8.444	2.866	8.317	28.029	30,0	30,1	10,2	29,7	100
	Jaarlijks groeipercentage 1970-1981	+ 1,9	+ 0,1	+ 1,7	+ 5,7	+ 2,2					
EXPORT	1970	2.253	285	726	1.307	4.776	47,2	6,0	15,2	27,4	100
	1975	1.932	640	1.827	1.808	6.325	30,5	10,1	28,9	28,6	100
	1980	1.831	617	3.947	2.034	8.447	21,7	7,3	46,7	24,1	100
	1981	1.704	545	3.947	2.243	8.439	20,1	6,5	46,8	26,6	100
	Jaarlijks groeipercentage 1970-1981	- 2,5	+ 6,1	+16,6	+ 5,0	+ 5,3					
IMPORT	1970	153	2.007	18	2.275	4.449	3,4	45,1	0,4	51,1	100
	1975	630	2.077	43	3.414	6.132	10,3	33,9	0,7	55,7	100
	1980	1.445	2.960	38	4.203	8.442	17,1	35,1	0,5	49,8	100
	1981	1.297	2.731	25	4.300	8.353	15,5	32,7	0,3	51,5	100
	Jaarlijks groeipercentage 1970-1981	+21,4	+ 2,8	+ 3,0	+ 6,0	+ 5,9					

Bron : MARKETING SYSTEMS

BIJLAGE 22

Overzichtstabellen van de auto-exportverdeling

a) Personenauto's (SITC 781)

Land/regio	% van de wereldexport		
	1971	1976	1980
EEG (1)	57,7	54,4	52,5
Japan	13,3	19,1	27,4
VS	8,8	10,4	7,2
VS + Canada	24,4	22,1	13,9

b) Bedrijfsvoertuigen (SITC 782)

Land/regio	% van de wereldexport		
	1971	1976	1980
EEG (1)	40,9	39,7	39,8
Japan	12,8	19,9	29,5
VS	19,8	19,2	9,8
VS + Canada	38,7	31,0	20,6

c) Reserveonderdelen (SITC 784)

Land/regio	% van de wereldexport		
	1971	1976	1980
EEG (1)	45,8	46,3	52,4
Japan	2,8	4,9	6,6
VS	31,3	28,3	23,1
VS + Canada	45,7	41,1	31,4

(1) Met inbegrip van de interne handel

Bron : Verenigde Naties

Eenheden : % op basis van de dollarwaarde

BIJLAGE 23

De 25 grootste voertuigproducenten ter wereld - gerangschikt naar aantal
productie-eenheden in 1981

Nr.	Producent/plaats op de ranglijst in 1981	1975	1979	1980	1981
1	<u>General Motors (VS)</u>	4.650	6.445	4.753	4.628
2	<u>Toyota</u>	2.336	2.996	3.293	3.220
3	<u>Nissan</u>	2.281	2.705	3.118	3.101
4	<u>Volkswagen-Audi</u>	1.940	2.530	2.529	2.210
5	<u>Ford Motor (VS)</u>	2.500	3.075	1.888	1.937
6	<u>Renault</u>	1.427	1.945	2.132	1.810
7	<u>PSA</u>	1.379	2.126	2.051	1.594
8	<u>Ford Europa</u>	1.099	1.664	1.395	1.435
9	<u>Fiatgroep</u>	1.232	1.534	1.554	1.210
10	<u>Toyo Kogyo</u>	643	971	1.121	1.177
11	<u>Mitsubishi</u>	520	939	1.105	1.095
12	<u>Honda</u>	414	802	957	1.009
13	<u>Chrysler</u>	1.509	1.429	883	1.002
14	<u>Opel</u>	675	1.014	834	855
15	<u>Lada</u>	690	830	825	830
16	<u>General Motors (Canada)</u>	599	845	764	757
17	<u>Daimler-Benz</u>	556	693	717	712
18	<u>Suzuki</u>	184	345	469	579
19	<u>Isuzi</u>	245	425	472	457
20	<u>British Leyland</u>	738	504	396	427
21	<u>Ford Canada</u>	481	491	434	357
22	<u>BMW</u>	221	337	341	352
23	<u>Volvo</u>	331	336	286	302
24	<u>Polski-Fiat</u>	135	305	330	286
25	<u>Moskvitch</u>	300	325	230	235
	<u>Wereldproductie</u>	33.332	41.885	38.673	37.603
	% dat in handen is van de grootste autoproducent	14,0	15,4	12,3	12,3
	% dat in handen is van de eerste 5	41,0	42,4	40,9	40,1
	% dat in handen is van de eerste 10	61,1	63,1	61,6	59,4
	% dat in handen is van de eerste 25	81,9	85,0	85,0	84,0

Bron : L' Argus

Eenheid : 1.000 voertuigen

Werkgelegenheid in de automobiellndustrie 1975-1981

Eenheid : 000-en personen

Land	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Verandering 1975-1981 in %
WESTDUITSLAND	591,5	589,7	619,5	646,9	672,8	692,0	657,7	+ 11,2
FRANKRIJK	446,7	463,7	486,8	488,7	489,5	479,7	453,4	+ 1,5
VERENIGD KONINKRIJK	478,3	448,3	464,2	473,9	458,5	440,6	366,0	- 23,5
ITALIE	242,5	240,6	230,6	234,4	241,5	260,4	240,4	- 0,9
BELGIE	46,4	50,5	52,5	54,6	56,0	57,5	55,9	+ 20,5
NEDERLAND	21,8	21,4	22,4	22,7	24,1	24,4	24,3	+ 11,5
IERLAND	6,3	6,0	6,4	6,4	6,3	6,2	6,1	- 3,2
DENEMARKEN	4,0	3,9	5,1	5,2	6,0	6,4	6,1	+ 52,5
LUXEMBURG	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	+ 14,3
EUROPESE GEMEENSCHAP (9)	1.838,2	1.825,0	1.888,4	1.933,6	1.955,4	1.968,0	1.810,7	- 1,5
GRIEKENLAND							12,0	
EUROPESE GEMEENSCHAP (10)							1.823,7	
VS	792	851	891	997	990	763	723	- 8,7
JAPAN	601	622	629	638	651	671	(690)	+ 14,8
SPANJE			120	126	123	121	119	- 0,8
CANADA			113	119	109	102	108	- 4,6
ZWEDEN			61	62	66	68		+ 11,5

Bronnen : EUROPESE GEMEENSCHAP : EUROSTAT/VS : Dpt. of Commerce/JAPAN : MITI
ANDERE LANDEN : FEM

BIJLAGE 25

Werkgelegenheid in de automobiellndustrie vergeleken met de
totale werkgelegenheid in de industrie

Lid-Staat	Werkgelegenheid in 1981		Verandering 1975-1981 in %		Werkgelegenheid in auto- industrie als % van to- tale werkgelegenheid in de industrie	
	Auto	Industrie	Auto	Industrie	1975	1981
<u>Duitsland</u>	657,7	10.537,3	+ 11,8	- 1,0	5,6	6,2
<u>Frankrijk</u>	453,4	6.784,4	+ 1,4	- 8,8	6,0	6,7
<u>Italië</u>	240,4	6.598,2	- 0,9	- 0,2	3,7	3,6
<u>Verenigd Koninkrijk</u>	366,0	8.010,5	- 23,5	- 16,9	5,0	4,6
<u>België/Lux.</u>	56,7	1.147,6	+ 20,4	- 16,2	3,3	4,9
<u>Nederland</u>	24,3	1.454,8	+ 11,5	- 8,0	1,4	1,7
<u>Ierland</u>	6,1	302,6 ¹⁾	- 3,2	+ 6,3	2,2	2,0
<u>Denemarken</u>	6,1	600,0 ²⁾	+ 52,5	+ 5,3	0,7	1,0
<u>EEG 9</u>	1810,4	35.435,4	- 1,5	- 7,3	4,8	5,1

(1) Cijfer over 1980

(2) Voorlopig cijfer

Eenheden : 000-en personen

Bron : EUROSTAT (werknemers met werk)

Automobiellndustrie : NACE 35

Totale industrie : NACE 1-5

BIJLAGE 26

Werkgelegenheidscijfers van de automobiellindustrie vergeleken
met die van de totale verwerkende industrie

(1975 = 100)

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>% 1981/1980</u>
<u>Totale verwerkende industrie</u> <u>(NACE 1-4)</u>	93,7	89,4	- 4,6
<u>Auto-industrie</u> <u>(NACE 35)</u>	106,1	98,6	- 7,1

Bron : Conjunctural Indicators (nr. van Employees), december 1982

Bijlage 27A

Subsidies en toewijzingen voor de automobielsektor in 1981/1982 (1)

		F	V.K.	I	D	LUX	DK	NL	IERL	TOTAAL
Subsidies EGKS (Rentekortingen op leningen)	1981	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1982	247 500	495 000	-	306 000	190 000	-	-	-	1 238 500
Subsidies EFRO	1981	8 865 093	-	1 316 815	3 607 551	-	-	-	777 261	14 566 720
	1982	730 347	1 100 040	11 099 921	932 791	-	40 583	800 493	316 150	15 020 325
Subsidies ENERGIE	1981	-	-	375 445	-	-	50 655	-	347 890	773 990
	1982	959 110	36 910	-	-	-	-	-	-	996 020
TOTAAL		10 802 050	1 631 950	12 792 181	4 846 342	190 000	91 238	800 493	1 441 301	32 595 555

(1) De genoemde bedragen betreffen aangegane verplichtingen.

Bijlage 27B

Leningen aan de automobielsektor in 1981 en 1982

		F	V.K.	I	D	LUX	TOTAAL
EGKS-omschakelingsleningen	1981	-	1 059 091	-	-	-	1 059 091
	1982	3 066 426	3 600 000	-	2 178 374	1 874 484	10 719 284
EIB-leningen 1)	1981	-	-	11 600 000	-	-	11 600 000
	1982	-	-	69 000 000	-	-	69 000 000
NCI-leningen 2)	1981	-	-	-	-	-	-
	1982	-	-	5 400 000	-	-	5 400 000
TOTAAL		3 066 426	4 659 091	86 000 000	2 178 374	1 874 484	97 778 375

- De bedragen hebben betrekking op ondertekende contracten.
- De cijfers omvatten niet de deelleningen voor de automobielsektor uit de globale leningen van de EIB en het NCI.
- De waarde van de ECU is, voor wat de EIB- en NCI-leningen betreft, die van de laatste werkdag van het trimester vóór de ondertekening van de leningen.

1) Betreft leningen voor energiebesparing of voor regionale ontwikkeling.

2) Betreft leningen voor energiebesparing.

BIJLAGE 28

EUROPEES SOCIAAL FONDS

Begunstigden in de auto- en auto-onderdelensector

<u>Jaar</u>	<u>Personen</u>	<u>ECU</u>
1980	6.000	7.403.000
1981	3.980	3.931.000
1982	4.419	9.554.000

Opmerking : Deze cijfers geven niet geheel de totale uitgaven aan
(zie punt 10.5).