



Bruxelles, den 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i
Europa**

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	EN VIGTIG SEKTOR VED EN KORSVEJ.....	3
2.	CARS 21: EN FÆLLES STRATEGISK VISION FOR INDUSTRIEN I 2020... 	4
3.	EN UDFORDRENDE ØKONOMISK SITUATION.....	6
4.	EN HANDLINGSPLAN FOR AT ØGE KONKURRENCEEVNEN	7
4.1.	Investering i avancerede teknologier og finansiering af innovation.....	7
	Forskning, udvikling og innovation	7
	Adgang til finansiering.....	9
	Sænkning af CO ₂ -emissioner	9
	Forurenende emissioner og støjemissioner	11
	Færdselssikkerhed	12
	Alternative brændstoffer og infrastruktur	13
4.2.	Bedre markedsforhold	15
	Et stærkere indre marked	15
	Intelligent lovgivning	16
4.3.	Forbedring af konkurrenceevnen på de globale markeder	17
	Handelspolitikken	17
	International harmonisering	18
4.4.	Foregribelse af tilpasning og styring af omstrukturering	19
	Menneskelige ressourcer og færdigheder.....	19
	Håndtering af tilpasningen af industrien	20
5.	OVERVÅGNING OG FORVALTNING.....	21

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i
Europa**

I den seneste tid har den **europæiske bilindustri været inde i en stadig mere vanskelig periode**, med EU-markedet for nye biler i tilbagegang for femte år i træk. Denne situation skaber et stort pres på nogle virksomheder til at omlægge deres aktiviteter, og flere producenter har for nylig annonceret lukninger af samlefabrikker med deraf følgende tab af arbejdspladser. På samme tid står den europæiske industri imidlertid fortsat over for udfordringen om på mellemlang og lang sigt at forblive en førende udbyder af fremtidens mobilitetsløsninger i et ekstremt konkurrencepræget globalt miljø. Derfor mener Kommissionen, at der er et presserende behov for at fremsætte en handlingsplan for at støtte bilindustrien i at tage disse udfordringer op.

1. EN VIGTIG SEKTOR VED EN KORSVEJ

Bilindustrien¹ er af strategisk betydning for den europæiske økonomi og dens produkter og tjenesteydelser påvirker på daglig basis europæiske borgeres liv. Sektoren udgør omkring **12 millioner direkte og indirekte arbejdspladser** og leverer et betydeligt **positivt bidrag til EU's handelsbalance** (stigende de sidste par år og som i 2011 udgjorde 90 mia. EUR). Branchen registrerer de **største private udgifter til forskning og innovation** (28 mia. EUR i 2009), og er en vigtig drivkraft for teknologisk innovation. Den er en vigtig **vækstmultiplikator**, på grund af stærke økonomiske bindinger med mange industrisektorer. Disse bindinger findes både opstrøms, såsom med stål-, kemi- og tekstilindustriene, såvel som nedstrøms med ikt-, reparations- og mobiltjenester. Den producerer de fleste af de køretøjer, der anvendes af borgerne for deres personlige mobilitet og til transport af gods. Derfor vil bilindustrien være **en vigtig medspiller i den nye industrielle revolution**, der bl.a. sigter mod en gradvis erstatning af kulbrinter som den vigtigste kilde til energi og en mere effektiv og bæredygtig udnyttelse af vores ressourcer.

Bilindustrien befinder sig i dag ved **en historisk korsvej**: Det kommende årti forventes at ville føre til betydelige ændringer på flere områder, der sandsynligvis dybt vil omforme industrien og dens markeder verden over. Først og fremmest **ændres produktions- og handelsmønstrene**. Mens det europæiske marked vurderes som værende modent, vokser flere markeder i tredjelande hurtigt og ændrer handelsstrømmene og bilindustriens værdikæde. Det intense konkurrencepres vokser yderligere, og EU-virksomheder er i stigende grad udfordret på deres hjemmemarked, mens de udvikler muligheder på markederne i tredjelande. Dertil kommer, at **klimadagsordenen bliver stadig mere presserende**, og endnu mere forventes fra de teknologiske fremskridt. For at imødekomme de langsigtede mål for drivhusgasemissioner samt luftkvalitetsmålsætningerne vil forbrændingsmotoren skulle forbedres yderligere,

¹ Udtrykket bilindustrien skal dække hele forsyningskæden, der omfatter køretøjsfabrikanter, leverandører, distribution og eftersalgsservice. Produkterne omfatter personbiler, lette og tunge erhvervskøretøjer og tohjulede motordrevne køretøjer, trehjulede motordrevne køretøjer samt motoriserede quadricykler.

ledsaget af udvikling og gradvis implementering af banebrydende teknologier, såsom elektrificeret fremdrift. Det vil også være nødvendigt at foretage en mærkbar indsats med den videre udvikling og distribution af bæredygtige brændstoffer, som kan være alternativer til traditionel diesel og benzin. Samtidig **forbliver trafikikkerheden et vigtigt anliggende.**

Bilindustrien er et af de prioriterede indsatsområder, hvor **investeringer i nye teknologier og innovation bør fremmes**, som det er fastlagt i Kommissionens meddelelse, der **for nylig opdaterede EU's industripolitik**². Meddelelsen søger at sætte yderligere skub i EU 2020-målene om intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst ved at opfordre til udvikling af en stærkere europæisk industri til fordel for vækst og økonomisk genopretning. Den vigtige rolle, som denne industrisektor har i at skabe vækst og arbejdspladser, også i tilknyttede tjenester, er klart erkendt. Vi må derfor absolut tage en proaktiv tilgang.

Denne meddelelse præsenterer **en handlingsplan for bilindustrien**, der fremhæver Kommissionens tilsagn om at støtte sektorens konkurrenceevne og bæredygtighed. Det er det første konkrete eksempel på anvendelsen af vores opdaterede vision for industripolitikken i en sektorspecifik indstilling, dvs. bilindustrien. Den definerer konkrete politiske tiltag, der er baseret på den analyse af sektoren, der udføres af *CARS 21 High Level Group*, som blev relanceret i 2010. Denne handlingsplan er opbygget omkring følgende fire nøgleprincipper:

- **Investering i avancerede teknologier og finansiering af innovation** gennem en række lovgivningsmæssige initiativer og støtte til forskning og innovation
- **Bedre markedsforhold** gennem et stærkere indre marked og en konsekvent gennemførelse af intelligent lovgivning
- **Forbedring af konkurrenceevnen på det globale marked** gennem en effektiv handelspolitik og den internationale harmonisering af regulativer for motorkøretøjer
- **Foregribende tilpasning** ved at investere i menneskelige ressourcer og færdigheder og blødgøre de sociale konsekvenser af omstrukturering

Med denne strategi ønsker Kommissionen at støtte den aktive rolle, automobilektoren vil spille i bestræbelserne på at vende den faldende andel af industrien i Europa fra det nuværende niveau på omkring 16 % af BNP til så meget som 20 % i 2020. Styrkelsen af denne industris konkurrenceevne i EU, støtte til at gribe muligheder for vækst på de globale markeder samt fremme af rene, sikre og effektive køretøjer, indlejret i en integreret politisk tilgang, vil være afgørende i den forbindelse.

2. CARS 21: EN FÆLLES STRATEGISK VISION FOR INDUSTRIEN I 2020

Ved udgangen af 2010 besluttede Kommissionen at **relancere CARS 21 High Level Group**, der oprindeligt blev nedsat i 2005, som opfølgning af Kommissionens meddelelse "en europæisk strategi for rene og energieffektive køretøjer"³, der blev vedtaget den 28. april 2010. Formålet med gruppen var at komme med politiske henstillinger til støtte for konkurrenceevne og bæredygtig vækst i den europæiske bilindustri.

² COM(2012) 582 final, vedtaget den 10. oktober 2012.

³ KOM(2010) 186 endelig af 28.4.2010.

Gruppen omfattede syv kommissærer, ni repræsentanter for medlemsstaterne og en bred og afbalanceret gruppe af interessenter (herunder repræsentanter for erhvervslivet og ngo'er), og den vedtog sin endelige rapport⁴ den 6. juni 2012. Denne rapport præsenterer gruppens konsensuelle syn på en strategisk vision for bilsektoren i 2020 og indeholder en række konkrete anbefalinger om en række relevante politikområder.

Analysen i rapporten viser tydeligt, at status quo for den europæiske bilindustri ikke kan opretholdes: Den aktuelle produktionskapacitet skal tilpasses, nye produktionsmetoder skal udformes, yderligere kilder til råmaterialer sikres og anvendes mere effektivt, og nye klynger og forretningsmodeller udvikles. Lige så vigtigt kræves der nye kvalifikationsprofiler, og eventuelle ændringer i beskæftigelsesbehovet vil skulle tages op. I denne sammenhæng er det særlig vigtigt at sikre en smidig og afbalanceret økonomisk og social omstilling via foregribelse af kvalifikations- og uddannelsesbehov samt håndtering af omstrukturering på en godt forberedt måde, som vil fremme erhvervslivets tilpasning og beskæftigelsesovergangen.

På denne baggrund har gruppen defineret **en fælles holdning til de centrale kendetegn ved en stærk og konkurrencedygtig bilindustri og fremskridt i retning af bæredygtig mobilitet for EU-samfundet i 2020** som følger:

- En **bilindustri**, som forbliver af **strategisk betydning** og en **hjørnesten for den europæiske industri og økonomi**, der giver kvalitetsbeskæftigelse til millioner af arbejdstagere i EU
- En sektor, som er central for mange andre økonomiske aktiviteter samtidig med at den leverer økonomisk overkommelige og attraktive produkter, der opfylder forbrugernes behov, baseret på et konkurrencepræget marked for automobilprodukter og -tjenester, herunder eftermarkedet
- En **stærk fremstillingsindustri i EU** for vejkøretøjer og komponenter, fremstilling af en betydelig del af de køretøjer og dele, der sælges på EU-markedet
- Et **stærkt industrielt netværk** med en fleksibel og integreret forsynings- og distributionskæde
- En sektor, der **eksporterer en større portefølje af højkvalitets- og højteknologiske køretøjer** til markeder i tredjelande
- **Globale markeder**, der tilbyder ægte **ensartede spilleregler** for alle aktører i sektoren, med rimelige chancer for alle teknologier
- En bilindustri, der, i en koordineret indsats med brændstofleverandørindustrien, er **førende inden for teknologi** - der producerer køretøjer, som er **attraktive** for forbrugerne i EU, **rene** for så vidt angår de regulerede forurenende stoffer, **mere brændstofeffektive, sikrere, lydsvage og online-forbundne**
- En **portefølje af fremdriftsteknologier**, domineret af **avanceret forbrændingsmotorteknologi**, men i stigende grad elektrificeret. Hertil kommer udbredelsen af køretøjer med **alternative drivaggregatsbegreber** (såsom el-⁵ og brændselscelle-køretøjer), der er ved at blive signifikant
- Passende **genopfyldnings- og opladningsinfrastruktur** for køretøjer med alternative brændstoffer, der bliver ud- eller opbygget i overensstemmelse med deres markedspotentiale
- En **arbejdsstyrke** inden for både fremstilling, FoU og servicering, der uddannes og forberedes til at arbejde med en lang række teknologier.

⁴ Findes (på engelsk) på: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

⁵ Inklusive batterielektiske, plug-in-hybrid- og udvidet-rækkevidde-elbiler.

Det er nødvendigt, at en **integreret politisk tilgang** systematisk gennemføres i praksis. Denne tilgang skal derfor indeholde følgende elementer:

- politiske tiltag fra den private og offentlige sektor og på EU-plan, medlemsstatsplan og regionalt plan, der supplerer hinanden
- foranstaltninger vedrørende køretøjer skal, hvor det er nyttigt, reelt kombineres med andre med fokus på infrastruktur og brugere
- omkostningseffektive lovgivningsmæssige og alternative politiske foranstaltninger som reelt gennemføres og håndhæves, med henblik på at nå de langsigtede samfundsmæssige mål og fremme innovationen
- alle politikområder, der har indvirkning på bilindustrien, skal nøje koordineres mellem de relevante myndigheder, der har ansvaret for dem, herunder handels-, industri-, miljø-, energi-, informations- og kommunikationsteknologi, færdselssikkerhed og offentlig sundhed, transport og konkurrence, innovation og det indre marked, således, at en omkostningseffektiv opfyldelse af de politiske målsætninger kan garanteres.

Kommissionen anerkender fuldt ud disse udfordringer og behovet for en **ambitiøs industripolitisk strategi for bilsektoren**. Kommissionen vil orientere sine politikker i henhold til denne målsætning og opfordrer andre institutioner, offentlige myndigheder og interessenter til, inden for deres respektive ansvarsområder, at følge samme fremgangsmåde.

3. EN UDFORDRENDE ØKONOMISK SITUATION

CARS 21-slutrapporten giver en grundig analyse af den aktuelle økonomiske situation i EU's bilindustri. I første halvdel af 2012 **forværredes situationen, og denne tendens ventes at fortsætte indtil slutningen af året. Salget på EU-markederne har været faldende** (6,8 % fald i første halvår af 2012 for personbiler og 10,8 % nedgang for erhvervskøretøjer) - i forhold til de allerede lave niveauer i 2011. De nuværende prognoser tyder på et 7,9 % år-til-år-fald i EU-markedet for personbiler med salgstal, der beløber sig til 12,1 mio. enheder. EU-markedet for erhvervskøretøjer forventes at falde med 8 % i år, efter en tidligere periode med opsving i 2010 og 2011, men er fortsat på et historisk lavt niveau. For tohjulede køretøjers vedkommende lider nyregistreringerne under gældskrisen og udgjorde i 2011 kun 1 600 000 enheder, hvilket er 40 % under niveauet for 2007.

Køretøjsproduktionen har klaret sig lidt bedre (samling af 16 mio. lette erhvervskøretøjer, dvs. 1 mio. enheder mere end i 2009), hvilket **forstærkes af eksporten**, som påvist ved en positiv handelsbalance på 45 mia. EUR i de første fem måneder af 2012 (hovedsagelig på grund af eksport til USA og de nye vækstøkonomier). Der er dog store nedadrettede risici for produktionsniveauerne, knyttet til en opbremsning i de nye vækstøkonomier. Flere fabrikker har rapporteret **finansielle tab på EU-markedet**, primært på grund af faldende salg kombineret med det langvarige strukturelle problem med **overkapacitet**⁶. Nogle fabrikker har bebudet betydelige omstrukturingsforanstaltninger, som vil få indvirkning på deres

⁶ Præcise data om overkapacitet er genstand for diskussion, da det blandt andet afhænger af antallet af skift, der anvendes i en given fabrik. Analytikere er enige om, at en vis overkapacitet rent faktisk er nødvendig for forretningsmæssig fleksibilitet, men at overskydende kapacitet er problematisk.

forsyningskæde samt på beskæftigelses- og genopretningsudsigterne i adskillige europæiske regioner.

Ansvar for håndteringen af spørgsmålet om omstrukturering ligger hovedsagelig hos industrien, men på samme tid hævder industrien, at mere koordinering og støtte på europæisk plan er ønskelig.

Denne handlingsplan, baseret på anbefalingerne fra CARS 21, opstiller langsigtede mål ved at opretholde produktionsgrundlaget i Europa og sikre konkurrenceevne og bæredygtighed og udgør en komplet industripolitisk køreplan for bilindustrien i 2020.

4. EN HANDLINGSPLAN FOR AT ØGE KONKURRENCEEVNEN

Kommissionen planlægger følgende nøgleaktioner på tværs af forskellige politikområder i EU:

4.1. Investering i avancerede teknologier og finansiering af innovation

I bilindustrien, som i andre sektorer, er en række nye, rene og sikre teknologier under udvikling, som forventes at have en betydelig indflydelse i markedet i de kommende år. Med udgangspunkt i en førerposition i dagens teknologi er det afgørende, at Europa forbliver på forkant ved at udvikle fremtidens løsninger, der leverer bæredygtig mobilitet. Dette bør fremmes ved en målrettet og koordineret offentlig støtte til forskning og innovation, som er egnet til industriens behov og samfundet og tager sigte på at udvikle langsigtede teknologier. En holistisk strategi, som supplerer lovgivningsmæssige initiativer på EU-plan og nationalt og lokalt plan er ledsaget af infrastruktur- og efterspørgselsforanstaltninger, skal træffes for at udløse investeringer i de kommende år.

Forskning, udvikling og innovation

Investering i forskning, udvikling og innovation sikrer konkurrenceevnen. Dertil kommer, at EU-finansiering af forskning, udvikling og innovation under det 7. rammeprogram for forskning (FP7) og lån og lånegarantier fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB) med henblik på at stimulere udviklingen af rene transportteknologier blev identificeret i CARS 21-rapporten som vigtige instrumenter til kriseopsving i 2008-2009 og for at tackle det nuværende konkurrencepres i form af teknologilederskab. Vigtigt er det, at EU-midler giver en væsentlig løftestang for EU's bilindustri, som samtidig skal finansiere forskning, udvikling og innovation på flere teknologiske områder (løbende forbedring af forbrændingsmotorer samt udvikling af elektricitet-, brændselscelle- og hybride fremdriftsformer) - i overensstemmelse med 2020-perspektivet om den mangfoldige portefølje af brændstoffer, der er nødvendige for at opfylde klimamålene. Trafiksikkerhedsudvikling er et andet område, hvor der stadig er store muligheder for evidensbaseret forbedring af køretøjernes sikkerhed. Det såkaldte *European Green Cars Initiative* (EGCI), et offentlig-privat partnerskab (2009-2013), er, såvel som EIB's låneaktivitet, blevet meget positivt evalueret af CARS 21-slutrapporten, især under den europæiske facilitet for ren transport. Der er en stærk enighed om, at begge instrumenter fortsat bør anvendes.

Kommissionen har:

- foreslået **Horisont 2020**⁷ som ramme for forskning og innovation for 2014-2020 med et samlet budget på 80 mia. EUR - en betydelig stigning i forhold til FP7 - herunder en forpligtelse til at realisere et ressourceeffektivt og miljøvenligt europæisk transportsystem. Indtil de endelige beslutninger i forbindelse med den næste flerårige finansielle ramme vil blive truffet, skønnes det, at bilindustriens forsknings- og innovationsfinansiering bør tage hensyn til dens økonomiske og sociale betydning
- foreslået **COSME** (program for virksomheders konkurrenceevne og SMV'er)⁸, med et budget på 2,5 mia. EUR for perioden 2014-2020
- foreslået, at begge programmer bør støtte EU's finansielle instrumenter, som potentielt vil sætte SMV'er og større virksomheder inden for bilindustrien i stand til at drage fordel af forbedret adgang til låne- og egenkapitalfinansiering. Gennem COSME bør bilindustriens SMV'er også kunne nyde godt af foranstaltninger til at forbedre adgangen til markeder og gennem Horisont 2020, til foranstaltninger til forbedring af deres attraktivitet over for investorerne
- vedtaget sin meddelelse om forskning og innovation til støtte for fremtidig mobilitet i Europa⁹, der foreslår udviklingen af en **europæisk transportteknologistrategi**. I strategien indgår, at der i perioden 2013-2014 sammen med de interesserede parter vil blive iværksat en definition af teknologikøreplaner med fokus på udbredelsen af teknologi og innovation på ti kritiske områder inden for transportsektoren, herunder rene, effektive, sikre, lydsvage og intelligente køretøjer. Dette vil bidrage til at optimere det bidrag, som forskning og innovation kan give til de ambitiøse målsætninger i hvidbogen om transport¹⁰ og støtte gennemførelsen af Horisont 2020
- påbegyndt gennemførelsen af den **strategiske energiteknologiplan** (SET-planen)¹¹, som omhandler forsknings- og innovationsdagsordenen på flere områder af strategisk betydning for transportsektoren navnlig intelligente elnet, alternative brændstoffer såsom bioenergi og brint og brændselsceller såvel som energilager. I den forbindelse vil der blive sikret passende bindinger med transportteknologistrategien.

Mens Horisont 2020 vil udstikke de generelle rammer for transportforskning og -innovation, er det af afgørende betydning nærmere at præcisere prioriteringer og funktion af finansiering af udvikling af forskning og innovation inden for bilindustrien. Baseret bl.a. på rapporten fra CARS 21-gruppen er Kommissionen overbevist om, at finansieringen bør omfatte aktiviteter tættere på markedet, såsom offentlige indkøb, standardisering og demonstration. OPP-formen bør fremmes som det slankeste og hurtigste værktøj, og der bør søges skabt synergi med national finansiering.

Desuden bør potentielle synergieffekter mellem sektoren og EIT¹² undersøges nærmere, navnlig i forbindelse med de planlagte fremtidige VIF'er¹³ inden for merværdiproduktion og mobilitet i byerne.

Kommissionen vil:

⁷ KOM(2011) 808 endelig af 30.11.2011, KOM(2011) 809 endelig af 30.11.2011.

⁸ KOM(2011) 834 endelig af 30.11.2011.

⁹ COM(2012) 501.

¹⁰ KOM(2011) 144 endelig.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu> (på engelsk).

¹² Det Europæiske Institut for Innovation og Teknologi.

¹³ Videns- og innovationsfællesskaber.

- sammen med erhvervslivet arbejde mod at udvikle et forslag om det **europæiske initiativ om "grønne" køretøjer** (som en opfølgning på det offentlig-private partnerskab *European Green Cars Initiative* (EGCI)) under Horisont 2020, herunder en platform til at udvikle renere og mere energieffektive køretøjsteknologier, som bebudet i 2010-meddelelsen om industripolitik¹⁴. Initiativet vil fremskaffe private midler til at hjælpe tage fat på centrale udfordringer, der foreslås i Horisont 2020.

Adgang til finansiering

Sideløbende med det europæiske forskningsprogram har EIB-finansiering (lån og lånegarantier) spillet en central rolle blandt genopretningsforanstaltningerne for bilsektoren under krisen i 2008-2009. Ved at støtte store investeringer i forbindelse med "rene" teknologier hjælper EIB med til at sikre konkurrenceevnen for industrien i de kommende år. På tidspunktet for den foregående krise øgede EIB sit långivningsvolumen til bilindustrien fra et gennemsnit på 2 mia. EUR/år til næsten 14 mia. EUR for perioden 2009-2010. De nuværende lånevolumen faldt i 2011, hvilket bl.a. afspejler en bedre adgang til finansiering fra de kommercielle banker på dette tidspunkt. Efterhånden som virksomhederne er ved at afslutte deres forsknings- og innovationsprojekter, der i øjeblikket er finansieret af EIB og nye projekter forekommer nødvendige for at nå de mål, der er fastsat for brændstoføkonomien i 2020, er EIB godt rustet til at imødekomme denne nye efterspørgsel. Den seneste EIB-kapitalforhøjelse på 10 mia. EUR, der er godkendt af Det Europæiske Råd, kunne også forventes at udmønte sig i flere muligheder for bilindustrien (navnlig for innovation og ressourceeffektivitet).

Kommissionen vil:

- fortsætte med at arbejde med EIB for at **sikre, at finansieringen af bilindustriens forsknings- og innovationsprojekter er tilgængelig** navnlig med henblik på at opfylde 2020-brændstofeffektivitetsmålene og samtidig opretholde de nødvendige vurderingsprocedurer for at sikre rentabiliteten af investeringerne på lang sigt
- støtte EIB i dens bestræbelser på **at lette adgangen for SMV'er og mid-caps**. Selv om den administrative byrde anses for at være lav, vil Kommissionen endnu en gang yderligere undersøge, hvilke værktøjer der kan forbedre adgang til finansiering for SMV'er, især hvis **SMV'er har vanskeligt at få adgang til kredit fra kommercielle banker**. Tilvejebringelse af handelsfinansiering eller en global kreditlinje til leverandører i ét land og eventuelt andre muligheder kunne undersøges
- sammen med EIB udforske muligheden for at **finansiere projekter i forbindelse med elektromobilitet**, herunder støtte gennem målrettet teknisk bistand, som med den eksisterende ELENA-facilitet¹⁵.

Sænkning af CO₂-emissioner

Fremme af nye, mindre energiintensive teknologier om bord på køretøjer, der leverer lavere CO₂-emissioner, indsat på en omkostningseffektiv måde, vil understøtte etableringen af værditilvækst og beskæftigelse i bilindustrien samt reducere EU's energifafhængighed ved at begrænse importen af olie.

¹⁴ KOM(2010) 614.

¹⁵ ELENA (*European Local ENergy Assistance*), facilitet for teknisk bistand til projekter vedrørende bæredygtig energi i byer og regioner.

EU-strategien fra 2007 omfattede en samlet tilgang til at nedbringe CO₂-emissioner fra lette køretøjer¹⁶. Denne omfattede både udbuds- og efterspørgselsforanstaltninger med tiltag vedrørende motorteknologi, der suppleres af andre foranstaltninger, rettet mod alternative brændstoffer, trafikanternes adfærd og andre teknologiske forbedringer. Også for den fremtidige politik er det, som foreslået af Kommissionen i dens nylige hvidbog om transportpolitik, afgørende at definere de mest hensigtsmæssige foranstaltninger til at mindske vejtransportens CO₂-emissioner på en holistisk måde, baseret på en omhyggelig vurdering af omkostninger og fordele, som efter behov omhandler køretøjernes effektivitet, anvendelse af køretøjer og infrastruktur.

Brændstofforbrug og emissioner kan også reduceres væsentligt gennem storstilet anvendelse af mere aerodynamiske køretøjer. Kommissionen er i færd med at forberede en revision af direktiv 96/53/EF om største vægt og dimensioner for vejkøretøjer, der bl.a. giver mulighed for brændstofbesparelser på op til 10 % ved at ombygge eksisterende lastbiler og ændringer af designet af fremtidige køretøjer med henblik på at forbedre aerodynamikken.

For lette køretøjer har de respektive CO₂-forordninger defineret mål for 2020 på 95 g CO₂/km for personbiler og 147 g CO₂/km for varebiler. Kommissionen har som et resultat af revisionen af disse forordninger foreslået fremgangsmåder til at disse mål, i 2020, bør kunne opnås på en omkostningseffektiv måde.

For at give bilindustrien mulighed til at foretage langsigtede investeringer og innovation er det også ønskeligt at tilvejebringe indikationer om den sandsynlige form og ambitionsniveau for CO₂-reduktionsmålene for tiden efter 2020 i tide, under hensyntagen til EU's langsigtede klimamål.

Kommissionen:

- har for nyligt vedtaget forslag til gennemførelse af **CO₂-målene for 2020 for personbiler og varevogne**¹⁷. Med hensyn til modaliteter foreslås en fortsættelse af øko-innovationsbestemmelserne, superkreditter for køretøjer med lav CO₂-emission og en fritagelse for de mindste producenter
- har til hensigt at starte en bred høring om **CO₂-reguleringspolitik for personbiler og varebiler efter 2020**, hvori en række aspekter vil blive skitseret, og der vil der blive tilstræbt synspunkter herom, og derpå vil svarene indgå i fastsættelsen af form og ambitionsniveau for den fremtidige politik i forbindelse med den planlagte revision¹⁸. Kommissionen vil tage hensyn til spørgsmål såsom omkostningseffektivitet, den forventede udvikling i CO₂-reducerende teknologier og andre relevante faktorer
- vil **indlejre de ovennævnte politiske foranstaltninger i en bredere og integreret politik vedrørende CO₂-reduktioner** fra vejtransport via gennemførelsen af hvidbogen om transportpolitik, der dækker køretøjsteknologi, infrastruktur, trafikanternes adfærd og andre foranstaltninger

¹⁶ KOM(2007) 19 endelig.

¹⁷ COM(2012) 393 og COM(2012) 394.

¹⁸ COM(2012) 393 final.

- vil i begyndelsen af 2013 foreslå en revision af direktiv 96/53/EF for at muliggøre et **mere aerodynamisk design for lastbiler**.

Forurenende emissioner og støjmissioner

I de senere år er det blevet klart, at de nuværende procedurer, der anvendes til måling af forurenende stoffer, CO₂-emissioner og brændstofforbrug for lette køretøjer (biler og varevogne) ikke er tilstrækkelig repræsentative for kørsel i den virkelige verden. En revision af testcykler og -procedure, der er baseret på data indsamlet på kørsel i den virkelige verden er derfor planlagt, og forberedes i øjeblikket på globalt plan baseret på indsamling af data om faktisk køreadfærd. Forbedring af testcyklus og fastlæggelse af klare testbetingelser, der resulterer i sammenlignelige og repræsentative værdier, er vigtige for at levere de forventede reduktioner fra regulerende foranstaltninger, finansielle incitamenter og for at give pålidelige oplysninger til forbrugerne.

Hertil kommer, at mange medlemsstater ikke overholder kravene, der er fastsat i lovgivningen om luftkvalitet og står over for betydelige problemer med NO₂-koncentrationer i miljøet. Især er de regulatoriske krav til luftkvaliteten i henhold til direktiv 2008/50 EF ikke opfyldt i byområder ("*hotspots*"), hovedsagelig for partikler, kvælstofoxider og ozon. Denne situation opstår dels på grund af NO_x (NO + NO₂)-emissioner fra lokaltrafik-vejkøretøjer, som sandsynligvis vil være betydeligt højere under den daglige kørsel end de lovgivningsmæssige emissionsgrænseværdier målt under en testcyklus, især for dieselskøretøjer.

I betragtning af de presserende luftkvalitetsproblemer er der behov for at gå videre med gennemførelsen af Euro 6 som planlagt, og så snart det er praktisk muligt at finde frem til foranstaltninger til at styrke emissionsreduktioner for de eksisterende køretøjer på vejene.

Kommissionen anerkender betydningen af at sikre en effektiv reduktion af NO_x-emissioner hidrørende fra den daglige kørsel for at opfylde nuværende og fremtidige mål i lovgivningen om luftkvalitet. Som et resultat, og for at gennemføre kravene i forordning (EF) 715/2007, lancerede Kommissionen i januar 2011 udviklingen af en fremtidig testprocedure, der skal integreres i rammerne for typegodkendelse, der omfatter en direkte vurdering af NO_x-emissioner fra lette køretøjer under reelle køreforhold.

Reelle kørselsforholdsemissioner (RKE) af NO_x målt ved denne "RKE-procedure" skal registreres og meddeles fra de obligatoriske Euro 6-datoer (i 2014). Senest tre år efter disse datoer skal denne procedure anvendes sammen med robuste må-ikke-overskrides (MIO)-emissionsgrænser, som vil sikre en væsentlig reduktion af NO_x-udledningen under den daglige kørsel i forhold til emissionsniveauet, der forventes, hvis en sådan RKE-procedure ikke ville blive anvendt. Disse yderligere tre år, der er givet for at indføre bindende grænser, anses for nødvendige, idet Kommissionen er klar over, at et betydelig redesign af dieselsbiler i mange tilfælde vil være nødvendigt for at kunne opfylde Euro 6 NO_x-emissionsgrænserne under normale kørselsforhold.

Endvidere er lovgivningen om støjmissioner fra køretøjer ved at blive revideret, baseret på en konsekvensanalyse. Støjrelaterede sundhedsvirkninger vil blive reduceret gennem strengere grænseværdier. En ny test er blevet udviklet og testet i de senere år. Denne procedure er mere repræsentativ for den virkelige verdens kørsel og kan nu gennemføres. Tilsammen vil disse bestemmelser bidrage til en reduktion af trafikens støjniveauer.

Kommissionen:

- vil aktivt støtte udviklingen og gennemførelsen af en **ny køreprøvecyklus og testprocedure** for at måle brændstofforbruget og emissionerne fra personbiler og varevogne, der er mere repræsentative for den virkelige verdens kørsel, og som tager hensyn til EU-markedets særlige kendetegn. De nærmere retningslinjer for integration af den nye cyklus og prøvningsmetoder i EU's retlige rammer bør fastlægges inden 2014, herunder metoden for korrelationen mellem de CO₂-mål, der er etableret på grundlag af den gamle cyklus og procedure. For emissionsprøvningen bør gennemførelsen af den nye cyklus og procedure sikre overensstemmelse med Euro 6-grænseværdierne i den daglige kørsel med passende overgangsordninger fra 2014 frem til 2017. For CO₂-testen bør gennemførelsen af den nye cyklus og procedure tage hensyn til og være i overensstemmelse med de miljømæssige mål, der allerede er definerede og undgå unødvendige byrder for de berørte parter. Definitionen af rækkevidde for elbiler vil også blive undersøgt
- vil før 2014 foreslå supplerende **foranstaltninger til kontrol af forurenende emissioner fra køretøjer i brug**, baseret på en grundig analyse, med det formål at levere en rettidig reduktion af forurenende emissioner i den virkelige verden og dermed bidrage til en bedre luftkvalitet
- har i december 2011 foreslået **en ny forordning om støjmission fra køretøjer**¹⁹, som led i en integreret politisk tilgang omkring støjreduktion i miljøet, herunder en ny støjmålingstestprocedure og en yderligere reduktion af støjniveauet for køretøjer. I overensstemmelse med omfanget af de nødvendige tekniske tilpasninger bør der indrømmes industrien en passende tilpasningsperiode.

Færdselssikkerhed

Færdselssikkerhed har været og vil fortsat være en politisk prioritering i EU og medlemsstaterne i mange år. Færdselssikkerhed er et interessant eksempel på en effektiv gennemførelse af den integrerede politiske tilgang. EU er blandt verdens førende inden for trafiksikkerhed, og vores bilpark er forholdsvis ny og sikker. Billedesign spiller en vigtig rolle både for at undgå en kollision og i forbindelse med beskyttelse ved en kollision, ikke mindst ved hjælp af sikkerhedsanordninger, der via rammerne for EU-typegodkendelsen er blevet obligatoriske.

Der er sket vigtige fremskridt i reduktionen af trafikdræbte ved en kombination af foranstaltninger, der er rettet mod køretøjerne, førerne og infrastrukturen, og som anvendes på EU-plan og nationalt og lokalt plan. Disse opmuntrende resultater bør dog ikke give anledning til selvtilfredshed, og et nyt mål for 2020, nemlig en yderligere reduktion på 50 % af trafikdræbte i EU i forhold til 2010, er blevet foreslået²⁰.

Kommissionen:

- fortsætter med at gennemføre trafiksikkerhedsarbejdet i overensstemmelse med fokusområderne og målene for sine **politiske retningslinjer 2011-2020**²¹, der omfatter foranstaltninger vedrørende køretøjer, infrastruktur og bilisters adfærd. Den rette blanding af politikker skal findes, der kombinerer forskrifter og andre

¹⁹ KOM(2011) 856 endelig.

²⁰ KOM(2010) 389 endelig.

²¹ KOM(2010) 389 endelig.

foranstaltninger, og som vil skulle defineres på grundlag af en grundig konsekvensanalyse. Prioriteterne omfatter motorcykler, sikkerhed i ny bilteknologi (elbiler) og teknologier til støtte for førerens adfærd og håndhævelse af færdselsreglerne (intelligente systemer, der styrer hastigheden, sikkerhedssele-påmindelser, ITS og den såkaldte *ecodriving*)

- vil yderligere fremme udbredelsen af **intelligente transportsystemer (ITS)**, herunder kooperative systemer, navnlig det EU-dækkende køretøjsmonterede nødopkaldssystem "*eCall*". Passende lovgivningsmæssige foranstaltninger, der sikrer en stærk koordinering og en rettidig og fuldstændig anvendelse af alle elementer vedrørende *eCall* bliver sat på plads for at dette livreddende system vil kunne fungere effektivt fra 2015
- opfordrer medlemsstaterne, de lokale myndigheder og interessenter til på en konstruktiv og koordineret måde at samarbejde om at udvikle de mest lovende foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden og reelt at gennemføre ITS. Kommissionen er også i færd med en tilbundsående vurdering af de mest hensigtsmæssige køretøjsmonterede sikkerhedssystemer for yderligere at forbedre færdselssikkerheden og køretøjernes sikkerhed i EU for derigennem at udarbejde en køreplan for iværksættelsen, der er planlagt til udgangen af 2013.

Alternative brændstoffer og infrastruktur

En passende diversificering af de energikilder, der anvendes til transport vil bidrage til at opfylde EU's klimamål og forbedre EU's energisikkerhed. Mens der stadig er betydelige kulbrintereserver, er det sandsynligt, at priserne vil blive stadig mere svingende, mens overskydende kapacitet falder. Sideløbende med forbedring af energieffektiviteten, kræver dette også markedsføring af alternative brændstoffer, såsom elektricitet, brint, bæredygtige biobrændstoffer, metan (naturgas og biogas), LPG. For de overordnede politiske rammer, bør fordelene ved hver brændsels- og drivaggregatkombination blive vurderet på et kilde-til-hjul-grundlag²², herunder også livscyklusaspekter. Fordi der er tale om mange nye brændstoffer bør deres præstationer holdes under løbende revision.

Markedsindtrængning af alternative brændstoffer kræver opbygning af passende infrastruktur. Dette samt den efterfølgende udvikling af et marked for de relevante køretøjer vil også tjene til at fremme økonomisk vækst og jobskabelse. Udrulningen af infrastrukturen for alternativt brændsel bør være i takt med den teknologiske udvikling og markedsdækningsgraden for køretøjer drevet af alternative brændstoffer, under hensyntagen til deres omkostningseffektivitet. Forskellige former for offentlig støtte til infrastruktur er mulige: pilotprojekter, standardisering, investeringsstøtte og lovgivning. Den offentlige politik kan støtte markedsføring, men derefter skal markederne selv træffe beslutning om de bedste løsninger, inden for de givne politiske rammer og under hensyntagen til eventuelle økonomiske og sociale virkninger.

Kommissionen er i øjeblikket ved at forberede "*Clean Power for Transport*"-pakken, der skal skabe en ramme for at styre investeringerne og den teknologiske udvikling på dette område. Den har til formål at fremme udviklingen af et indre marked for køretøjer og fartøjer med

²² Integration af emissioner, der frembringes i løbet af brændstoffets livscyklus, herunder udvinding, produktion og den faktiske anvendelse.

alternative brændstoffer, herunder den nødvendige infrastruktur, ved at fjerne tekniske og lovgivningsmæssige hindringer i hele EU.

Med hensyn til elbiler gav Kommissionen i 2010 de europæiske standardiseringsorganisationer (ESO) mandat til at vedtage nye standarder med henblik på at sikre interoperabilitet og konnektivitet mellem elforsyningspunkterne og opladerne af elektriske køretøjer. Standardiseringsprocessen har endnu ikke resulteret i et tilfredsstillende resultat på infrastrukturens side. CARS 21-rapporten opfordrede til vedtagelse af en fælles standard i hele EU. Kommissionen vil undersøge forbindelsen mellem køretøjer og nettet og også overvåge nye forretningsmodeller, der måtte dukke op, som kan fremme synergi mellem den lagring af elektricitet, som elbiler leverer, og den fleksibilitet, som el-systemet har behov for, herunder fælles standarder og protokoller for forbindelsen mellem elbiler og nettet samt interoperabilitet for kommunikation og betaling.

Tilvejebringelse af klare oplysninger til forbrugerne om brændstoffer og deres forenelighed med køretøjer, såsom mærkning, kræver yderligere opmærksomhed. Kommissionen vil nøje følge spørgsmålet ved hjælp af en forbrugermarkedsundersøgelse, der i øjeblikket gennemføres om et velfungerende marked for motorbrændstof fra forbrugernes synspunkt²³.

Kommissionen vil:

- som en del af "*Clean Power for Transport*"-pakken i de kommende måneder foreslå en **strategi for alternative brændstoffer**, der støtter behovet for en række alternative brændstoffer i forbindelse med at nå EU's klima- og miljømålsætninger og i forhold til forsyningssikkerheden i EU's energiforsyning
- som en del af "*Clean Power for Transport*"-pakken vedtage et **lovforslag om infrastruktur for alternative brændstoffer**, omfattende realisering af en grundlæggende påfyldnings/genopladningsinfrastruktur og fælles standarder for visse brændstoffer, herunder elbiler
- senest i 2013 foreslå en lovgivningsmæssig foranstaltning for at sikre, at praktiske og tilfredsstillende løsninger for **infrastrukturens side af genopladningsgrænsefladen for elbiler** bliver gennemført i hele EU, hvis der ikke opnås enighed om en frivillig tilgang blandt de berørte parter gennem standardiseringsprocessen. Den vil tage hensyn til synergiene mellem elsystemet og de elektriske køretøjer
- fortsætte dialogen med de berørte parter om en **frivillig brændstofmærkningsordning** i overensstemmelse med de relevante europæiske standarder, med henblik på at sikre, at forbrugeren har let forståelig information om foreneligheden af hans/hendes køretøj med de forskellige brændstoffer, der tilbydes på tankstationer. I tilfælde af at denne fremgangsmåde ikke leverer det forventede resultat, vil Kommissionen, i samarbejde med de berørte parter og medlemsstaterne, udvikle en sådan brændstofmærkningsordning

²³ Undersøgelsen skal give et indblik i, hvorvidt forbrugerne er i stand til at træffe kvalificerede købsbeslutninger, inklusive spørgsmål i forbindelse med forståelse og gennemsigtigheden af oplysningerne, for eksempel forståelse af information på etiketterne, forståelse af forskelle mellem brændstofferne og forståelse af egnethed af brændstoffer til biler. Resultaterne vil blive offentliggjort ved udgangen af 2013.

- **overvåge** gennemførelsen af de nationale handlingsplaner for vedvarende energi, navnlig **de reelle biobrændstoftilblandingssatser**, der anvendes i de forskellige medlemsstater og foreneligheden af disse brændstoffer med køretøjsteknologierne.

4.2. Bedre markedsforhold

Opretholdelse af et produktionsgrundlag for biler i EU kan kun sikres, hvis gunstige konjunkturer er tilvejebragt. For flere af disse betingelser, såsom arbejdsret, afhænger dette meget af de nationale politikker. Men EU-politikken har også en klar indflydelse på rammebetingelserne, bl.a. gennem reguleringspolitik. Det er fortsat en prioritet for Kommissionen at forbedre forretningsklimaet for industrien i Europa ved at yde en pålidelig, forudsigelig og gunstig ramme og gennemførelsen af principperne om intelligent lovgivning, såsom omkostningseffektivitet, overgangsperioder, langsigtede mål og høringer.

Et stærkere indre marked

Et velfungerende indre marked med lige vilkår er en vigtig bidragsyder til en stærk og velstående europæiske bilindustri i det lange løb. Dette gælder især i den nuværende vanskelige økonomiske situation, hvor producenterne er under pres for at tilpasse kapaciteten.

Den europæiske bilindustri består af et væld af små og store virksomheder, der er aktive i forskellige dele af distributions-, forsynings- og servicekæden. Denne enorme mangfoldighed betragtes som en styrke og et aktiv for fremtiden, da små virksomheder i dag kan levere strategisk innovation i morgen og vokse til at blive store aktører. Derfor er det vigtigt at fremme konstruktive, gennemsigtige og respektfulde relationer mellem de forskellige aktører i bilindustrien, inklusive reparations-, vedligeholdelses- og kundeservicesektoren.

Ændringerne i den konkurrenceretlige ramme for distribution af motorkøretøjer i Europa (efter udløbet af forordning 1400/2002 om gruppefritagelse for motorkøretøjer) kan have en indvirkning på tilrettelæggelsen af de lodrette relationer mellem bilproducenterne og distributører. For at håndtere denne overgang på en afbalanceret måde, opfordrer Kommissionen til et selvregulerende initiativ. Desuden vil Kommissionen fortsætte med at sikre overholdelsen af EU-reglerne om konkurrence på markederne for distribution af motorkøretøjer og for levering af reparation og vedligeholdelse samt distribution af reservedele.

Et andet vigtigt formål med reglerne for køretøjer er at styrke det indre marked for motorkøretøjer. Man må erkende, at om end de regulatoriske krav i dag er ens over hele EU, er markedsforholdene meget forskellige i de forskellige medlemsstater. De forskellige foranstaltninger til at påvirke efterspørgslen, såsom økonomiske incitament, der er indført for at fremme renere og mere energieffektive køretøjer følger ikke alle den samme fremgangsmåde. Denne opsplitning kan forventes at mindske mulighederne for udvikling og markedsføring af sådanne køretøjer. Derfor anses en stærkere koordinering af sådanne foranstaltninger for nødvendigt.

For forbrugerne er brugtbilmarkedet også vigtigt. En forbrugerorienteret markedsundersøgelse vil blive foretaget om, hvordan brugtbilmarkedet fungerer.

Kommissionen vil:

- inden 2013 have etableret en dialog **mellem interessenterne, som vil opmuntre dem til at arbejde hen imod fælles principper for vertikale aftaler** om

distribution af nye køretøjer. De berørte parter opfordres til at deltage konstruktivt i denne dialog, der tager sigte på et afbalanceret resultat

- i 2012 fremsætte **retningslinjer for de finansielle incitamenter** til renere og mere energieffektive køretøjer, der er indført af medlemsstaterne for at fremme en stærkere koordination, for at maksimere deres miljømæssige effektivitet og begrænse opsplittning af markedet²⁴. Sådanne incitamenter bør ikke være teknologispecifikke, og i stedet bygge på objektive og almindeligt tilgængelige ydelsesdata, såsom CO₂-emissioner fra køretøjet. Medlemsstaterne vil blive opfordret til at tage disse retningslinjer behørigt i betragtning, når de udformer deres incitamentsprogrammer.

Intelligent lovgivning

Et sundt og dynamisk indre marked har også brug for passende lovgivning, der forhindrer unødvendige byrder for de berørte parter og tilbyder et investeringsvenligt klima. Køretøjer er primært reguleret gennem EU's lovgivningsrammer for typegodkendelse. Selv om dette system generelt synes at fungere på en tilfredsstillende måde, er løbende evaluering fortsat nødvendig for at identificere måder at forbedre det. Især er en revision af procedurerne for overvågning af de køretøjer, der bringes på markedet i EU, er nødvendig, for at sikre, at de er sikre og borgerne kan have fuld tillid til de lovgivningsmæssige rammer, der er på plads. Dette vil bidrage til at skabe ensartede spilleregler for alle aktører og øge forbrugernes tillid til en effektiv produktregulering og samtidig begrænse de administrative byrder.

Principperne for intelligent lovgivning har været centrale i den første CARS 21-aktion, og de er blevet bekræftet i den relancerede proces. CARS 21-slutrapporten understregede desuden betydningen af at tage hensyn til den aktuelle konkurrencesituationer pres på omkostningerne, den samlede virkning af lovgivningen og forholdene for små og mellemstore virksomheder. Der vil blive sikret en omfattende og konsekvent anvendelse af principperne for **intelligent lovgivning**, der integrerer en grundig vurdering af virkningerne på industrien, samfund og andre interessenter, herunder navnlig de dermed forbundne omkostninger og fordele, også under hensyntagen til, at prisen på at købe og eje en bil er en grundlæggende forudsætning for at opretholde en stærk markedsposition. På dette grundlag bør konsekvensanalyser for politiske forslag, der er relevante for bilindustrien, såsom dem, der er omhandlet i andre dele af denne meddelelse, også systematisk omfatte en vurdering af indvirkningen på konkurrenceevnen for at fastslå virkningen af nye foranstaltninger på automobilindustrien. Anvendelsen af disse principper vil sikre, at Kommissionens forslag vil være **målrettede og omkostningseffektive**.

Kommissionen vil:

- foretage en omfattende og tilbunds gående evaluering (fitnesstjek) af rammerne for typegodkendelse af køretøjer. I 2013 vil Kommissionen vedtage et forslag til at forbedre **rammerne for typegodkendelse af køretøjer ved at indarbejde bestemmelser om markedsovervågning** på områder, hvor behov er blevet identificeret, med henblik på at sikre, at køretøjer og deres komponenter er sikre og overholder relevante lovkrav, og at denne ramme effektivt opnår de relevante politiske målsætninger
- som led i sit konsekvensanalysesystem **foretage en nøje vurdering af indvirkningen på konkurrenceevnen for de relevante store fremtidige**

²⁴ Foranstaltning, der udgør statsstøtte, vil fortsat blive vurderet i forhold til de relevante statsstøtteregele.

initiativer, herunder dem med en betydelig indvirkning på bilindustrien. Vurderingen af indvirkningen på konkurrenceevnen vil overveje den økonomiske situation, og hvilken indvirkning et nyt initiativ sandsynligvis vil få på industriens konkurrenceevne, især på de globale markeder. De fremtidige frihandelsaftaler, sikkerheds- og emissionslovgivning samt andre vigtige initiativer vedrørende køretøjer vil være underlagt vurdering af indvirkningen på konkurrenceevnen - i overensstemmelse med den operationelle vejledning for vurdering af virkninger på sektorers konkurrenceevne i Kommissionens konsekvensanalyse-system²⁵, som også tager hensyn til de bredere, overordnede samfundsmæssige og økonomiske konsekvenser. Disse principper er på det seneste blevet gentaget i den aktualiserede meddelelse om industripolitikken

- undersøge muligheden for og merværdien af **at gennemføre en forholdsmæssig økonomisk analyse for nogle gennemførelsesretsakter, baseret på eksisterende køretøjslovgivning**, såsom forslag om revision af fordampningsemissionskrav til Euro 6 og foranstaltninger mod ulovlige ændringer vedrørende køretøjer i klasse L (tohjulede motordrevne køretøjer, trehjulede motordrevne køretøjer samt motoriserede quadricykler). Men hvis disse retsakter imidlertid forventes at have betydelige konsekvenser vil de blive ledsaget af konsekvensanalyser i overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for konsekvensanalyser.

4.3. Forbedring af konkurrenceevnen på de globale markeder

Bilindustrien er klart global. Handel med automobilprodukter stiger støt, og tredjelandsmarkeder bliver stadig vigtigere for EU. Den europæiske bilindustri har en meget stærk position i international handel og klart udbytte af markedsmulighederne på både modne og nye markeder, hvilket delvist udligner den vanskelige situation på det europæiske marked. Den nuværende situation kan imidlertid ikke tages for givet. Den internationale konkurrence skærpes hurtigt med nytilkomne aktører og den konstante udvikling af teknologi. Samtidig forbliver sikring af et åbent globalt marked en udfordring - især på grund af de eksisterende og nye ikke-toldmæssige barrierer (NTB). Mens det er op til branchen at forsøge at bevare sin konkurrenceevne, er den offentlige politik rolle at sikre lige konkurrencevilkår i form af markedsadgang. Med dette mål for øje er CARS 21-rapporten fortæller for handling via handelspolitikken i bredeste forstand, herunder markedsadgang og lovmæssig harmonisering.

Handelspolitikken

I rapporten fra CARS 21-ekspertgruppen understregedes behovet for, at handels- og industripolitik nøje koordineres.

Hvad angår de forskellige handelsinstrumenter betragtes frihandelsaftaler (FTA) som et vigtigt middel til at forbedre adgangen til markedet i tredjelande. Accept af internationale regler i henhold til FN/ECE-aftalen fra 1958²⁶ er den bedste måde til at fjerne ikke-toldmæssige handelshindringer. Der er også behov for at styrke det bilaterale regulatoriske samarbejde med tredjelande, såsom dem, som ikke er kontraherende parter i denne aftale, med henblik på at fjerne ikke-toldmæssige hindringer i automobilektoren.

²⁵ Arbejdsrapport SEC(2012) 91 final af 27.1.2012.

²⁶ Aftalen fra 1958 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) om international teknisk harmonisering i automobilektoren.

Kommissionen vil:

- når den fører sin handelspolitik, tage fuldt hensyn til betydningen af at opretholde en stærk og konkurrencedygtig base for bilfremstilling i Europa, ved hjælp af både multilaterale og bilaterale værktøjer. Begge bør anvendes til at tackle de centrale spørgsmål om **at fjerne toldmæssige og ikke-toldmæssige barrierer. Frihandelsaftaler bør sigte mod fuld toldafvikling** og fjernelse af ikke-toldmæssige hindringer
- vurdere virkningerne af de enkelte handelsforhandlinger såvel som deres samlede indvirkning på konkurrenceevnen for denne industri på en grundig og omfattende måde. En undersøgelse af allerede indgåede frihandelsaftaler og de, der forventes at blive afsluttet i nær fremtid, vil inden længe blive lanceret af Kommissionen og være afsluttet ved udgangen af 2013. Resultaterne vil blive drøftet med de relevante interessenter
- supplere det multilaterale lovgivningsmæssige samarbejde under FN/ECE-rammerne med et **bilateralt lovgivningsmæssigt samarbejde**, navnlig med de vigtigste nyttilkomne interessenter, men også med for eksempel USA - under Det Transatlantiske Økonomiske Råd - og med Japan.

International harmonisering

International harmonisering af lovgivningen for motorkøretøjer har været en prioritet for Kommissionen i mange år. Enighed om fælles regler med andre vigtige markeder rundt om i verden tilbyder fordelen ved lavere overholdelsesomkostninger, genererer stordriftsfordele og reducerer tekniske handelshindringer. Det overordnede mål må være at indføre princippet om *"testet en gang, tilladt overalt"*. CARS21-slutrapporten konkluderer, at det mest effektive instrument til international harmonisering af lovgivningen er FN/ECE-aftalen fra 1958, forudsat at den bliver moderniseret for at imødekomme behovene hos nye vækstøkonomier og muliggør den gensidige anerkendelse af internationale køretøjstypogodkendelser (IWVTA) begyndende med kategorien personbiler. Kommissionen forpligter sig til at udføre flere aktioner i de kommende år.

Kommissionen vil:

- fremme og aktivt støtte yderligere international harmonisering af regulativer for motorkøretøjer efter retningslinjerne nedenfor. **Reformen af FN/ECE-aftalen fra 1958** er et vigtigt element i denne strategi, og vil stræbe efter at gøre vedtagelse og implementering af internationale regler **mere attraktive for tredjelands markeder**. Medlemsstater og interesseparter opfordres til at støtte denne indsats. Kommissionen vil i marts 2013 styre udviklingen af et første forslag til den reviderede 1958-overenskomst
- inden november 2013 bidrage til **udviklingen af et første forslag til en ny IWVTA-forordning**²⁷. Denne IWVTA-forordning vil væsentligt reducere den administrative byrde i forbindelse med indførelsen af den samme bilmodel i de lande, der er kontraherende parter i 1958-aftalen.

²⁷ Ifølge de etablerede principper for 1958-aftalen behøver kontraherende parter, der anvender den strengeste version af IWVTA-forordningen ikke at acceptere typogodkendelser udstedt i henhold til en lempeligere udgave.

Sideløbende med arbejdet om 1958-aftalen vil Kommissionen også arbejde på at opnå konkrete resultater i henhold til 1998-aftalen²⁸. Med det seneste politiske momentum skabt af EU-USA-arbejdsgruppen på højt plan om vækst og beskæftigelse og Los Cabos-erklæringen²⁹, som anerkender de potentielle fordele ved en omfattende frihandelsaftale mellem EU og USA, er der mere potentiale for en skærpet indsats fra USA's side og mere vellykket arbejde i henhold til FN/ECE-aftalen fra 1998. Den mest lovende arbejdsområde er banebrydende teknologier, især brint- og elektriske fremdriftsaggregater. Kommissionen har sammen med de amerikanske myndigheder i 2011 indtaget en lederposition inden for rammerne af Det Transatlantiske Økonomiske Råd til at iværksætte arbejdet med elbiler. Derfor blev to uformelle arbejdsgrupper nedsat, den første om de lovgivningsmæssige krav til sikkerhed og den anden om miljøpræstationer for elbiler. Grupperne tiltrak hurtigt interesse fra mange andre kontraherende parter og er vokset til multilaterale fora i henhold til 1998-aftalen. Konkrete resultater forventes at foreligge i de næste par år.

Kommissionen vil:

- **lede arbejdet i de to uformelle arbejdsgrupper om (1) sikkerhed og (2) miljøpræstationer for elbiler** med henblik på at komme til enighed om en global teknisk forskrift (GTR) om sikkerheden ved elbiler i 2014 og en fælles tilgang i form af politikken for miljøpræstationer for elbiler. Begge uformelle arbejdsgrupper blev lanceret på initiativ af både EU og USA, men har allerede tiltrukket et bredt medlemskab, herunder Japan, Kina og Canada. Aftalen om en GTR for elektriske køretøjers sikkerhed vil være af afgørende betydning for at sikre stordriftsfordele for fabrikanter og sikre forbrugernes tillid om et passende sikkerhedsniveau for elbiler
- baseret på input fra de berørte parter fremme et stærkere internationalt samarbejde mellem standardiseringsorganer om at opnå fælles eller kompatible standarder vedrørende sikkerhed, infrastruktur og interoperabilitet for elektriske køretøjer.

4.4. Foregribelse af tilpasning og styring af omstrukturering

Økonomiske og sociale parametre udvikler sig med tiden og ændrer produktionsstedernes konkurrencemæssige stilling. De virksomheder, arbejdstagere og økonomier, der er hurtigst til at tilpasse sig den nye situation, er dem, der vinder en fordel på det globale marked. Europas økonomis styrke er baseret på viden og ekspertise. Det betyder, at Europa må investere i sin menneskelige kapital og tilpasse sin produktionskapacitet til de nye realiteter, herunder nye teknologier og udviklende markeder. Offentlig indgriben bør målrettes til at hjælpe arbejdstagere og virksomheder med at gennemføre denne tilpasning, beskytte det indre marked og lige konkurrencevilkår og sikre, at de negative sociale konsekvenser af en omstrukturering holdes på et minimum.

Menneskelige ressourcer og færdigheder

Investeringen i menneskelige ressourcer og færdigheder er helt afgørende for at opretholde et produktionsgrundlag i Europa. Tilgængeligheden af kvalificeret arbejdskraft er en afgørende faktor for vækst og konkurrenceevne for bilindustrien, og den vil være uundværlig med henblik på at opbygge lederskab i banebrydende teknologier. På den anden side er industrien allerede konfronteret med den eksisterende mangel på kvalificeret arbejdskraft og behovet for

²⁸ De globale tekniske forskrifter udarbejdes under 1998-aftalen.

²⁹ MEMO/12/462 af 19.6.2012.

at identificere de nødvendige færdigheder i fremtiden. Passende kvalifikationer for arbejdstagere og livslang læring skal sikres.

Færdighedsmangel er et kritisk spørgsmål. Der er behov for hurtige tiltag med langsigtede mål til fundamentalt at modernisere uddannelsessystemerne med henblik på at opgradere udbuddet af kvalifikationer, bl.a. gennem nye læseplaner, som åbner op for uddannelse gennem ict og nye former for partnerskaber med arbejdsgivere. På europæisk plan vedrører dette problem ikke kun bilsektoren, men også andre sektorer. Kommissionen vil inden længe skitsere en række strategiske prioriteter for at løse disse spørgsmål i sin meddelelse om "Nytænkning af uddannelse: Investering i kvalifikationer for bedre socioøkonomiske resultater". Som et horisontalt spørgsmål bør det også håndteres inden for Europas beskæftigelsespolitik, især ved den seneste beskæftigelsespakke³⁰. Derudover vil følgende sektorspecifikke initiativer være af afgørende betydning. I betragtning af de ændringer i kvalifikationsbehovene, der opleves i på arbejdsmarkedet i EU ville en komplementær løsning på manglen også kunne være at tiltrække de nødvendige kvalifikationer fra lande uden for EU.

Kommissionen vil:

- efter den netop gennemførte gennemførligheds- og merværdivurdering i 2013 støtte oprettelsen af et europæisk **Automotive Skills Council**³¹, som vil samle de eksisterende nationale organisationer, der udfører forskning om kvalifikationer og beskæftigelse i bilindustrien. Dette råd vil også inddrage arbejdsgivernes og arbejdstagernes repræsentanter på europæisk og nationalt plan samt uddannelsesudbydere og -organisationer. Rådet vil tilskynde til *peer learning* baseret på udveksling af oplysninger og god praksis samt skabe en platform for dialog. Det vil begynde med at **analysere udviklingen for beskæftigelse og færdigheder i bilindustrien**, som vil danne grundlag for anbefalinger til politikere, uddannelsesudbydere og andre interessenter
- fremme brugen af **Den Europæiske Socialfond (ESF) til arbejdstagernes omskoling og omlæring**. Med forbehold af de afgørelser, der træffes i den flerårige finansielle ramme om ESF vil medlemsstaterne blive tilskyndet til at gøre mere brug af de systemiske projekter vedrørende kvalifikationsbehov, matchning af færdigheder og foregribelse af forandringer og foreslå livslange læringsmuligheder.

Håndtering af tilpasningen af industrien

Mens bilindustrien på den ene side står over for problemet med adgangen til en kvalificeret arbejdsstyrke, er der på den anden side behov for at beskæftige sig med de sociale konsekvenser af omstruktureringer, når jobtab er uundgåelige. Nogle omstrukturingsbeslutninger, der afspejler det faldende salg på det europæiske marked har allerede fundet sted, og flere justeringer kan være nødvendige. Det er af allerstørste betydning at undgå en situation, hvor fabrikslukninger eller nedskæringer fremprovokerer en bølgeeffekt på hele den regionale økonomi på grund af afskedigelser. Virksomhederne er tvunget til at overholde EU-direktiverne om kollektive afskedigelser og information og høring af

³⁰ COM(2012) 173 final af 18.4.2012.

³¹ Projektet drives af arbejdsmarkedets parter og støttes af Europa-Kommissionen/Generaldirektoratet for Beskæftigelse, Sociale Anliggender, Arbejdsmarkedsforhold og Ligestilling.

arbejdstagerne samt principperne om foregribelse og god forvaltning af omstruktureringer³². I denne henseende er en god social dialog på alle niveauer (virksomheds-, lokalt, nationalt og EU-plan) et centralt element i forbindelse med foregribelse og god forvaltning af omstruktureringer. Omstruktureringsprocessen er hovedsagelig industriens ansvar, men der er en komplementær rolle for Kommissionen, medlemsstaterne og de lokale myndigheder.

Kommissionen vedtog i begyndelsen af 2012 en grøn bog om omstrukturering med henblik på at identificere god praksis og politik på området omstrukturering og tilpasning til forandringer³³.

Kommissionen har også foreslået at videreføre Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF) i perioden 2014-2020, forbedre dens funktion og at udvide dens anvendelsesområde, især til nye kategorier af arbejdstagere (f.eks. midlertidige arbejdstagere). Indtil nu har Globaliseringsfonden i 16 tilfælde ydet støtte til sektorer i bilindustrien og næsten 21 000 bilarbejdere er blevet målrettet af støtte fra Globaliseringsfonden til en værdi af 113 mio. EUR.

Kommissionen vil:

- fortsat **overvåge/revidere restruktureringsaktiviteter med hensyn til deres nøje overholdelse af EU-lovgivningen**, navnlig vedrørende statsstøtte og det indre markeds regler
- i samråd med repræsentanter for de bilintensive regioner, beskæftigelsesmyndigheder og sektorens interessenter, herunder arbejdsmarkedets parter **identificere god praksis og fremme en forudseende tilgang i forbindelse med omstrukturering**
- relancere den **tværtjenstlige taskforce** til at **studere og følge op på de vigtigste tilfælde af lukning eller signifikant reduktion af bilfabrikker**. Taskforcen har i tidligere tilfælde i bilindustrien været aktiv og meget effektiv³⁴. Taskforcen vil strømline brugen af de relevante EU-fonde (ved at yde teknisk bistand, reducere ventetiden, rådgive om den mest effektive udnyttelse af ressourcer, overvågning og rapportering)
- i tilfælde af lukning eller signifikant reduktion af bilfabrikker **opfordre medlemsstaterne til at gøre brug af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF)**
- tilskynde medlemsstaterne til at gøre brug af ordninger om **fleksibel arbejdskraft og ESF-medfinansiering af disse** til støtte for de leverandører, der måske har brug for ekstra tid til at finde nye kunder efter lukning/reduktion af en bilfabrik.

5. OVERVÅGNING OG FORVALTNING

De konstruktive drøftelser i CARS 21-ekspertgruppen har understreget nytten og nødvendigheden af at fortsætte dialogen mellem de vigtigste aktører, både fra den private og den offentlige sektor samt fra civilsamfundet, i denne strategiske industrisektor. Desuden

³² Disse eksempler på god praksis omfatter bl.a. en fælles tekst vedtaget af de europæiske arbejdsmarkedsparter i 2003 med titlen "Vejledende principper for en tackling af ændringer og de sociale konsekvenser heraf".

³³ KOM(2012) 7 endelig.

³⁴ F.eks. sagerne vedrørende VW Forest og MG Rover i West Midlands.

opfordredes der i meddelelsen om den opdaterede industripolitik til oprettelsen af en taskforce for renere køretøjer.

Kommissionen foreslår at lancere CARS 2020-processen til på en regelmæssig basis at overvåge og gøre status for gennemførelsen af CARS 21-anbefalingerne og handlingsplanen. Denne proces vil omfatte et uformelt årligt møde på højt plan, udarbejdet af en såkaldt "sherpagruppe". For at sikre sammenhæng og kontinuitet vil sammensætningen af denne gruppe fortsat ligne den fra CARS 21, med forbehold for eventuelle ændringer.

For at styrke videngrundlaget for Kommissionen og udvide anvendelsesområdet for høringerne af interessenter kan der ligeledes på ad hoc-basis oprettes dedikerede møder på ekspertniveau.

Kommissionen vil:

- i 2013 iværksætte **CARS 2020, en proces på højt niveau** med henblik på at overvåge gennemførelsen af CARS 21-anbefalingerne samt de foranstaltninger, der er fastsat i denne handlingsplan
- tilrettelægge **ad hoc-ekspertmøder om økonomiske og konkurrencemæssige** spørgsmål for bilindustrien.

Det vil være op til den nye Kommission at overveje, om denne proces bør opretholdes i sin foreslåede form, eller om justeringer eller tilpasninger kan være nødvendige.