

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet — En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede — Kommissionens holdning til den endelige rapport fra CARS 21-ekspertgruppen — Et bidrag til EU's strategi for vækst og beskæftigelse«

KOM(2007) 22 endelig

(2008/C 10/04)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 7. februar 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Francis Davoust til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 18. juli 2007.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 438. plenarforsamling den 26.-27. september 2007, mødet den 26. september, følgende udtalelse med 144 stemmer for og 2 hverken for eller imod:

1. Sammenfatning og vigtigste henstillinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) glæder sig over, at Kommissionen i fremtiden agter »at forbedre lovgivningen« og »at fremme sammenhængende interaktion mellem de forskellige politikområder, at skabe forudsigelige forhold og at søge at beskytte det offentlige interesser (f.eks. inden for miljø og sikkerhed) og samtidig reducere de reguleringsmæssige byrder for industrien«. Udvalget er tilfreds med, at Kommissionen har demonstreret vilje til at benytte sig af en samlet tilgang, hvorved dels de forskellige aspekter af bilindustriens udvikling og dennes konkurrencedygtighed, dels branchens forskellige interesser betragtes under ét.

1.2 På et mere overordnet plan er den samlede tilgang i CARS 21-initiativet udtryk for et ønske om samordning mellem synspunkterne hos de offentlige beslutningstagere og bilindustriens forskellige interesser, hvilket EØSU bakker helhjertet op om. Kommissionens meddelelse, der sætter den hidtidige lovgivningsindsats ind i en sammenhæng, og som fastlægger, hvilke foranstaltninger der skal træffes på området i fremtiden, er en illustration dels af fordelene ved denne tilgang, dels de vanskeligheder, den er forbundet med.

1.3 Den valgte metodes væsentligste fortrin er, at den for samtlige interessenters vedkommende præciserer retningslinjerne i de af EU's politikker, der er relevante for bilindustrien. På alle de vigtigste områder er forudsigeligheden i EU's politikker blevet forbedret, og den reguleringsmæssige byrde, som industrien er underlagt, tilsvarende reduceret.

1.4 Set på denne baggrund ligger den mindske af de reguleringsmæssige byrder, som erstatningen af de 38 EF-direktiver med FN/ECE-regulativer åbner op for, i direkte forlængelse af den valgte tilgang. Tilsvarende viser Kommissionens indsats på miljø- og vejsikkerhedsområderne, at en samlet tilgang er anvendelig i praksis, og at den i samtlige interessenters øjne dels øger bestemmelselegitimitet under ét, dels gør disse mere forudsigelige for producenterne. Metoden skaber således et fælles grundlag, som aktørernes initiativer kan tage udgangspunkt i.

1.5 Vanskelighederne ved anvendelsen af metoden bør imidlertid ligeledes understreges. De består i tre forhold:

- i) ønsket om konsensus indebærer en tendens til at udskyde løsningen af konflikter,
- ii) substansen i analysen og henstillingerne er stærkt afhængige af, hvilke interessenter der høres,
- iii) valget af en integreret strategi kan indebære, at analysen af de opkastede problemstillinger udvander ansvarsfordelingen.

1.6 Listen over de 39 planlagte forslag eller initiativer i Kommissionens meddelelse er særdeles omfattende, selvom hver enkelt af disse isoleret set forekommer forsvarlige. Som helhed betragtet er de 39 punkter imidlertid formentlig mere problematiske og giver anledning til en række uafklarede spørgsmål vedrørende de tilgodesete hensyn og tidsplanen. Således behandles miljø og vejsikkerhed som led i en integreret strategi, men de to områder er ikke selv genstand for en helhedsbetragtning. Havde man, som det er tilfældet i ekspertgruppens rapport, spurgt, hvilke produktpriser der krævedes for at leve op til samtlige planlagte krav, ville man uden tvivl have kunnet foretage denne helhedsbetragtning, men dette ville helt givet også åbent have peget på nødvendigheden af at træffe visse valg. Ekspertgruppen har ligeledes lagt vægt på, at dens konklusioner blev ledsaget af en »køreplan«, der skulle være retningsgivende for samtlige politiske beslutningstagere. Gruppens rapport var et konkret udtryk for den integrerede tilgang, som Kommissionen ønskede at fremme gennem CARS 21-initiativet. EØSU beklager, at Kommissionen i sin meddelelse, end ikke i ændret form, har stillet forslag om en sådan køreplan.

1.7 Overordnet har ekspertgruppen for en stor del af analysens vedkommende taget udgangspunkt i bilproducenternes synspunkter. Resultatet er, at fremstillingen af de udestående spørgsmål i ret høj grad er præget af problemstillinger af produktmæssig og teknologisk art. EØSU understreger, at større lydhørhed over for bilisternes interesser ville have ført Kommissionen frem til en anden holdning. Derfor bør der i fremtiden gives mulighed for at revidere listen over relevante interessenter i takt med skiftende evalueringer af udviklingen.

1.8 Den integrerede strategi eller samlede tilgang indebærer en risiko for, at interessenterne hver især kræver, at det er modparten, der skal tilpasse sig. Således vil bilproducenterne i spørgsmål, der vedrører sikkerhed eller miljø, kunne hævde, at det er de ansvarlige for vejinfrastrukturen eller forbrugerne, der med deres adfærd forhindrer, at man opnår de målsætninger, man egentlig, navnlig takket være landvindinger af teknologisk art, kunne have opnået, og som parterne i øvrigt er enige om.

1.9 Samlet peger disse forhold på, at Kommissionens meddelelse ikke har kunnet give en fyldestgørende fremstilling af bilpolitikken eller af de valg, der skal træffes i forbindelse hermed. EØSU støtter den valgte metode i den forstand, at det drejer sig om at holde liv i en offentlig debat om bilpolitikken, der er åben for alle arbejdsmarkedets parter samt interessenterne i bredere forstand, og om at klarlægge det grundlag, hvorpå de valg, der til enhver tid skal foretages, kan træffes, snarere end om én gang for alle at lave en liste over alle tænkelige fremgangsmåder og derefter at overlade det til eksperterne og producenterne at mægle mellem modstridende hensyn.

1.10 Kommissionen slutter sin meddelelse med at sige, »at der er en enestående chance for at udvikle en klart defineret kultur for udvikling af industripolitikker. Kommissionen finder, at principper vedrørende lovgivningens kvalitet, forenkling af lovgivningen, konsekvensanalyser, høring af interessenter, tidsplaner for gennemførelse og valget af instrumenter bør spille en central rolle ved udformning af lovforslag«.

EØSU tilslutter sig dette synspunkt og ønsker med denne udtalelse at bidrage til, at Kommissionen i fuldt omfang kan realisere sin holdning.

Udvalget henstiller derfor:

- at give industrien tid til at indføre den teknologi, der er nødvendig for at kunne leve op til de strengere krav, uden at disse medfører væsentligt dyrere produkter og i sidste ende en opbremsning af fornyelsen af bilparkerne,
- i forbindelse med miljøproblematikken ikke kun at se på CO₂-spørgsmålet og ikke kun interessere sig for de tekniske løsninger med det formål at udvikle en mere helhedsorienteret og åben tilgang til biltrafikens og vejtransportens samfundsmæssige betydning i EU,
- at sammenkalde et forum vedrørende omstrukturering til at foretage dels den evaluering, der er planlagt i 2009, dels de konsekvensanalyser, som denne skal bygge på, idet den integrerede tilgang i CARS 21-initiativet fastholdes, og metodens legitimitet øges, både i processens tidlige stadier (interessentlisten sammensætning) og i de sene (indarbejdelse af arbejdsgruppernes henstillinger),
- mere direkte og hurtigere at inddrage EØSU, hvis karakter og sammensætning netop giver Kommissionen mulighed for at involvere de forskellige europæiske interessenter i de politikker, den fører til gavn for de pågældende.

2. Kommissionens forslag

2.1 *Kommissionens metode: CARS 21-initiativet som nyskabelse og forbillede*

2.1.1 Som led i Kommissionens politik for at højne kvaliteten i det lovgivningsmæssige arbejde og imødegå udfordringerne i en mere udbredt verdensomspændende konkurrence, opfordrede den i 2004 ekspertgruppen, CARS 21, som samlede de vigtigste interessenter (medlemsstater, industrien, ngo'er og medlemmer af Europa-Parlamentet), men også de tre vigtigste kommissærer, der var inddraget i sagen (erhvervs- og virksomhedspolitik, miljø, transport) til at fremsætte anbefalinger med hensyn til fremtidige politiske tiltag.

2.1.2 Nærmere bestemt var ekspertgruppens mandat, der blev udformet på daværende tidspunkt, følgende: At komme med henstillinger til de offentlige myndigheders politikker og de lovgivningsmæssige rammer for den europæiske bilindustri på kort, mellemlang og lang sigt med det formål at forbedre dens konkurrenceevne på verdensmarkedet og fastholde beskæftigelsen i industrien, og samtidig sørge for mere miljøvenlige og sikrere biler til overkommelige priser for borgerne.

2.1.3 Det var således Kommissionens hensigt med bilen som eksempel at illustrere moderniseringen af dens industripolitiske indgreb ved udtrykkeligt at forbinde disse med Lissabon-dagsordenen: For at sikre en bæredygtig udvikling af produktionen, der er økonomisk holdbar og samtidig socialt ansvarlig og miljøvenlig, ønsker Kommissionen, at der forud for dens indgreb foregår en bredere anlagt samordning af interessenternes synspunkter for både at klarlægge nutidige og fremtidige forhold og skabe bred enighed om, hvad der er behov for at gøre. I dette tilfælde var det bilproducenterne, olieproducenterne, underleverandørerne, forhandlerne og værkstederne, brugerne, de nationale myndigheder samt de tre vigtigste berørte generaldirektorer i Kommissionen (miljø, energi og transport, erhvervs- og virksomhedspolitik), der var repræsenteret i den nedsatte ekspertgruppe. GD for Erhvervs- og Virksomhedspolitik stod for koordineringen af arbejdet, der strakte sig over hele 2005. I 2005 blev der afholdt en offentlig høring. Arbejdsgruppens rapport blev vedtaget i december 2005. Rapportens konklusioner var i 2006 genstand for en bredt anlagt offentlig høring. Kommissionens meddelelse er baseret dels på CARS 21-rapporten, dels på de 34 bidrag, der blev modtaget i 2006.

2.1.4 CARS 21-rapporten nævner Kommissionens meget rosverdige indsats for at undgå knopskydning af ukoordinerede og derfor ikke altid indbyrdes forenelige lovgivningsinitiativer.

2.1.5 Med samme formål forfægter arbejdsgruppen, hvilket den gentager ved flere lejligheder, en tilgang, den kalder helhedsorienteret, og som består i en bestræbelse på at klarlægge, hvordan de forskellige aspekter griber ind i hinanden. Ekspertgruppen ønsker på denne måde at gøre lovgivningen mere forståelig og forudsigelig og derved undgå, at Kommissionens forskellige generaldirektorer træffer foranstaltninger, hvis konsekvenser er uafklarede, og hvis indbyrdes forenelighed der ikke er kontrol med.

2.1.6 I sin endelige rapport har arbejdsgruppen udarbejdet en liste over 18 henstillinger, der er ordnet i 7 hovedafsnit: Forbedring af lovgivningen, miljø, vejsikkerhed, handel, forskning og udvikling, beskatning og finanspolitiske incitamenter samt intellektuel ejendomsret. Afslutningsvis foreslår gruppen ligeledes en »køreplan« for de politiske beslutningstagere og for den lovgivning, der i det kommende tiår kommer til at påvirke bilindustrien. Helt i overensstemmelse med den af Kommissionen fastlagte målsætning var formålet med den således udformede køreplan at skabe dels sammenhæng i de af EU's politikker, der er relevante for bilindustrien, dels den forudsigelighed, de private investorer har brug for, hvis branchens konkurrencedygtighed skal sikres; ved at udstikke retningslinjerne for det lovgivningsarbejde, der skal foretages i de kommende år, skulle køreplanen garantere netop denne forudsigelighed.

2.1.7 Meddelelsen er Kommissionens reaktion på den rapport, som CARS 21-gruppen har fremlagt. Den omfatter både Kommissionens vurdering af henstillingerne og de reaktioner, som CARS 21-rapporten fremkaldte i forbindelse med den høring, der blev afholdt i 2006. Den skitserer, i hvilken retning Kommissionen agter at styre den fremtidige bilpolitik. De vigtigste indsatsområder er følgende:

— **Reduktion af den administrative byrde:** Kommissionen foreslår at erstatte 38 fællesskabsdirektiver med internationale FN/ECE (*)-regulativer for bl.a. dæk, sikkerhedsglas, tågelygter og sikkerhedsseler. Industrien vil således kunne støtte sig til en enkelt tekst, der finder anvendelse i hele verden. Der vil også blive indført procedurer for automatisk og virtuel prøvning i 25 direktiver og FN/ECE-regulativer med henblik på at mindske omkostningerne ved overholdelse af reglerne og gøre de administrative procedurer mindre tidskrævende og bekostelige.

— **Reduktion af CO₂-emissioner:** Kommissionens strategi er baseret på en integreret tilgang, der ikke blot omfatter motorteknologi, men også teknologiske forbedringer (så som mindstekrav til klimaanlægs effektivitet, fastsættelse af maksimalværdier for bildæks rullemodstand og anvendelse af gearskifteindikatorer) og en øget anvendelse af biobrændstoffer. Strategien fremhæver ligeledes enigheden blandt medlemsstaterne om en yderligere indsats med hensyn til bl.a. trafikforvaltning, bedre køreadfærd, infrastruktur samt en ny reduktion af CO₂-emissioner.

— **Vejsikkerhed:** Kommissionen mener, at en effektiv vejsikkerhedsstrategi bør baseres på en kombination af forbedringer inden for bilteknologi, vejinfrastruktur, bilisternes køreadfærd og håndhævelse. Der fremsættes forslag til i alt 11 nye tiltag, herunder en obligatorisk elektronisk stabilitetskontrol, et system, der minder bilisterne om at spænde sikkerhedssele, samt obligatorisk kørelys for nye køretøjer.

— **Handelspolitik:** Kommissionen foreslår at overveje muligheden for at forhandle bilaterale frihandelsaftaler med tredje-

lande (særligt i Asien) for at forbedre markedsadgangen og understrege behovet for, at intellektuelle ejendomsrettigheder håndhæves globalt.

— **Forskning og udvikling:** Der lægges særlig vægt på vedvarende og ikke-forurenende brændstoffer, rene køretøjer samt intelligente veje og køretøjer. Med cirka 20 mia. EUR (ca. 5 % af sektorens omsætning) investeret i forskning og produktudvikling er bilindustrien den største industrielle F&U-investor i Europa i absolutte tal.

3. EØSU's bemærkninger

Før der gås ind på fordele og ulemper ved den nye tilgang til problemstillingerne inden for bilpolitikken og sektorpolitikkerne generelt, vil nærværende udtalelse gennemgå meddelelsens fem hovedområder og de forslag, Kommissionen stiller under hvert enkelt af dem.

3.1 *Det indre marked, forenkling og internationalisering af lovrammen*

3.1.1 EØSU støtter forslaget om i fremtiden at udvide anvendelsesområdet for rammedirektivet om typegodkendelse af motorkøretøjer til alle køretøjsklasser. Udvalget fremhæver navnlig foranstaltningens betydning for kontrollen med reservedele.

3.1.2 Udvalget støtter Kommissionens udtrykkelige ønske om at forenkle og internationalisere lovrammen, samtidig med at udvalget advarer imod, at harmoniseringsbestræbelserne får forrang for alle andre overvejelser.

3.1.3 I den forstand bakker EØSU uden forbehold op om Kommissionen, når denne siger, at den »er opmærksom på behovet for at bevare muligheden for, at EU fortsat kan lovgive uafhængigt af FN/ECE-systemet, hvor dette er krævet, med henblik på at opfylde EU's mål med hensyn til sundhed, miljø og andre politikker«, idet udvalget dog i lighed med Kommissionen mener, at multilaterale forpligtelser principielt bør have forrang. Selv på baggrund af det potentielle konfliktstof i den slags bestemmelser om international samhandel og markedsadgang bør man rent faktisk holde fast i det ovenfor anførte forbehold for at give de europæiske bilproducenter mulighed for at reagere på en eventuel vedtagelse andetsteds i verden af bestemmelser, der kan skade industriens konkurrencedygtighed.

3.2 *Bæredygtig vejtransport*

3.2.1 EØSU påskønner kvaliteten af de trufne og planlagte foranstaltninger med henblik på en bæredygtig vejtransport. I forlængelse af Kommissionens tilsagn om fremover opmærksomt »at bestræbe sig på at undersøge de beskæftigelsesmæssige og [konkurrencemæssige] virkninger af lovgivningstiltag« vil udvalget over for Kommissionen indskærpe, at der er behov for,

(*) De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.

at bilindustrien får tilstrækkelig tid til at udvikle den nødvendige teknologi til at kunne leve op til de strengere krav, uden at dette medfører væsentligt dyrere produkter og dermed i sidste ende en opbremsning i fornyelsen af bilparken. Behandlingen af denne problemstilling, hvis betydning blev fremhævet i CARS 21-rapporten, forekommer en anelse mere stedmoderlig i Kommissionens meddelelse.

3.2.2 I denne sammenhæng noterer EØSU sig ligeledes Kommissionens vilje til i fremtiden at tage bedre højde for virkelighedstro emissioner (jf. punkt 8), men beklager, at Kommissionen ikke drager konsekvensen af denne åbning med hensyn til kontrol, vedligeholdelse og muligheden for at reparere køretøjerne.

3.2.3 EØSU understreger, at den af Kommissionen forfægtede integrerede strategi resulterer i en fokusering på forurenende emissioner, herunder navnlig nyindregistrerede bilers CO₂-udledninger i EU i de kommende år. Reelt interesserer Kommissionen sig kun for de tekniske løsninger (biobrændstoffer, brint, intelligente køretøjer og transportsystemer) eller de løsninger af økonomisk art (mulig inddragelse af vejtransportsektoren), den selv ønsker at fremme. EØSU beklager, at Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad har undersøgt mulighederne i en mere helhedsorienteret tilgang, der i højere grad ser på biltrafikkens og vejtransportens samlede samfundsmæssige betydning i EU.

3.2.4 EØSU vil her understrege, at CARS 21-rapporten bl.a. udtrykkeligt lagde vægt på tempoet i fornyelsen af bilparken og fremhævede dette som en nøgleparameter. Tilsvarende var rapporten stærkt optaget af trafikbelastningens betydning. Udvalget så gerne, at mulighederne for at støtte mere miljøvenlige biler sammen med andre tiltag, så som nye former for at få adgang til bil, i fremtiden undersøges på lige fod med de tekniske løsninger.

3.2.5 EØSU ønsker at understrege, at udbuddet af og efterspørgslen efter mere miljøvenlige køretøjer bør stimuleres. Kommissionen bør derfor med henblik på bestemte køretøjs- og brændstoftyper, f.eks. afhængig af CO₂-emissionen, udarbejde samordnede finanspolitiske incitamenter, der er teknisk neutrale og harmoniserede i videst muligt omfang, hvilket ville bidrage til at mindske køretøjernes udledning af CO₂ og samtidig påvirke forbrugerne og efterspørgslen direkte.

3.3 Øget sikkerhed på Europas veje

3.3.1 EØSU støtter den af Kommissionen forfægtede samlede tilgang til vejsikkerheden, som er baseret »på interaktionen mellem forbedringer inden for automobilteknologi, vejinfrastruktur, trafikanternes adfærd og håndhævelse.«

3.3.2 De spørgsmål, der havde betydning for behandlingen af miljøproblematikken, er også relevante i denne sammenhæng. En af de centrale formuleringer i CARS 21-rapporten, der viser, at det undertiden og til ulempe for køretøjernes miljøvenlighed

og sikkerhed kan være nødvendigt at tage andre hensyn, var således formuleringen »at a price affordable to the consumer« (til en overkommelig pris for forbrugerne). Det er ikke en formulering, Kommissionen gentager.

3.3.3 Listen over forslag til vejsikkerhed i Kommissionens meddelelse ser således ud ⁽²⁾:

- gøre Isofix-barnefastholdessystemer obligatoriske på alle køretøjer i klasse M1,
- gøre brugen af køreløbs obligatorisk (der blev den 1. august 2006 iværksat en offentlig høring om dette),
- gøre elektronisk stabilitetskontrol obligatorisk — i begyndelsen på tunge køretøjer, senere på personbiler og lette køretøjer — så snart de nødvendige prøvningsmetoder er udviklet,
- gøre systemer, der minder bilisterne om at spænde sikkerhedsselen, obligatoriske på alle nye køretøjer,
- ændre kravene i forbindelse med anden fase i direktivet om beskyttelse af fodgængere med henblik på at forbedre bestemmelserne i direktiv 2003/102/EF ⁽³⁾.

3.3.4 Ud fra et ønske om, at forslagene kan muliggøre en rimelig forhøjelse af bilernes nyanskaffelsespris, foreslår EØSU en tilgang, der i højere grad tager udgangspunkt i bilpriserne og deres indflydelse på tempoet i fornyelsen af bilparken og følgelig på vejsikkerheden. Udvalget henleder opmærksomheden på forsinkelsen af anden fase af direktivforslaget om beskyttelse af fodgængere, der medfører en afkortelse af den frist, producenterne har behov for med henblik på at gennemføre direktivet, og som vanskeliggør planlægningen af de foranstaltninger, der skal træffes. EØSU understreger endvidere, at der bør foretages en hurtig præcisering såvel af tidsplanen for direktivets gennemførelse som af de konkrete krav, producenterne skal leve op til. EØSU opfordrer Kommissionen til at erkende, at vejsikkerhed også indebærer, at den eksisterende bilpark vedligeholdes af forbrugerne, selv når den er gammel. Udvalget henstiller, at der foretages en vurdering og klassificering af de planlagte foranstaltninger på baggrund af en cost/benefit-analyse, der tager hensyn til hver enkelt foranstaltningens omkostninger for brugerne og dens formodede virkning på antallet af ulykker og konsekvenserne i form af helbredsmæssige skader og andre følgevirkninger for vejbrugerne. Ud fra samme synspunkt opfordrer EØSU Kommissionen til ikke kun at se på de teknologier, der er under udvikling, men også til mere eksplicit at inddrage hele spektret af tiltag, hvorved vejbrugernes adfærd kan påvirkes (uddannelse, forebyggende indsats, skiltning...). Med sigte herpå understreger EØSU, at man fremover bør være særligt opmærksom på følgerne af den demografiske udvikling og det forhold, at ældre og meget gamle udgør en stigende andel af bilisterne og trafikanterne.

⁽²⁾ KOM(2007) 22 endelig, s. 15.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/102/EF af 17. november 2003 om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et køretøj og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF, EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15; EØSU's udtalelse EUT C 234 af 30.9.2003, s. 10.

3.3.5 Tilsvarende, og i overensstemmelse med henstillingerne i CARS 21-rapporten, understreger udvalget de finanspolitiske incitamenters betydning for fremme af efterspørgslen efter sikrere biler. Udbuddet af og efterspørgslen efter sikrere biler bør stimuleres.

3.4 Handel og oversøiske markeder

EØSU støtter Kommissionens holdning i internationale handels-spørgsmål, herunder navnlig dens tilgang til bilaterale aftaler med tredjelande, ikke-toldmæssige hindringer for samhandelen samt intellektuel ejendomsret og denne problemstillings implika-tioner især i Asien. Der bør i højere grad lægges økonomiske kriterier til grund for udvælgelsen af de lande, som det plan-lægges at indgå frihandelsaftaler med. Navnlig bør der tages hensyn til størrelsen af og perspektiverne på det potentielle marked, mulighederne for en gensidig fjernelse af handelshin-dringer osv. Udvalget henleder Kommissionens opmærksomhed på behovet for, ud over de problemstillinger, der er relevante i fremstillingsleddet, udtrykkeligt at inddrage eftermarkedet med henblik dels på en harmonisering af dette på EU-plan, dels på udarbejdelse af en strategi i forhold til Kina, Indien og Rusland.

3.5 Forskning og udvikling

EØSU bakker helhjertet op om støtte til forskning og udvikling og om Kommissionens opfattelse af, at samspillet mellem den bæredygtige udviklings tre grundpiller alene kan sikres gennem en fastholdelse og intensivering af den private og offentlige forskningsindsats. Tilsvarende, og i forlængelse af det synspunkt, der er givet udtryk for under punkt 3.4, vil udvalget imidlertid henlede Kommissionens opmærksomhed på behovet for at inddrage den samlede branche, herunder eftermarkedet, i denne bestræbelse. Således bør der på et meget tidligt tidspunkt tages stilling til de spørgsmål, der knytter sig til omkostningerne ved udvikling af ny teknologi, mulighederne for at reparere de produkter, der er resultatet af den teknologiske udvikling, samt de uddannelser og den infrastruktur, der er nødvendige for at kunne tilpasse sig udviklingen, og Kommissionen bør iværksætte en målrettet politik med henblik på at opnå denne målsætning. Kommissionen bør målrette en passende del af det syvende rammeprogram for forskning mod andre tiltag, navnlig til en mere helhedsorienteret tilgang til vejsikkerhed, hvor også infra-strukturen inddrages, f.eks. elektroniske kommunikationssy-stemer o.a.

3.6 Beskatning og finanspolitiske incitament

EØSU støtter Kommissionen, der »opfordrer Parlamentet og Rådet til at vedtage dette direktiv⁽⁴⁾ så snart som muligt«. Når Parlamentet har vedtaget direktivet, der opfordrer til fiskal harmonisering, udestår det at overbevise Rådet om det hensigtsmæssige i en samordning af de bestemmelser, der i dag skaber forvriddinger på markederne for biler og bilservice i EU.

⁽⁴⁾ Forslag til Rådets direktiv om afgifter på personbiler (KOM(2005) 261 endelig); EØSU's udtalelse EUT C 195 af 18.8.2006, s. 80.

3.7 Eftermarkedet

EØSU beklager, at de problemstillinger, der er knyttet til efter-markedet, ikke i højere grad er indgået i Kommissionens overve-jelser, men støtter fastholdelsen af forordning (EF) nr. 1400/2002⁽⁵⁾ og målsætningen om, at dens bestemmelser anvendes ensartet i hele EU. Udvalget støtter Kommissionens hensigt om at styrke de bestemmelser, der sikrer fri adgang til tekniske informationer. EØSU understreger i denne sammen-hæng, at det er afgørende at være opmærksom på gennemfø-relsen af de bestemmelser, som er nødvendiggjort af indførelsen af »OASIS-standard«.

3.8 CARS 21-metoden og Kommissionens håndtering af den

3.8.1 EØSU glæder sig over, at Kommissionen i fremtiden agter »at forbedre lovgivningen« og »at fremme sammenhæn-gende interaktion mellem de forskellige politikområder, at skabe forudsigelige forhold og at søge at beskytte det offentlige inte-resser (f.eks. inden for miljø og sikkerhed) og samtidig reducere de reguleringsmæssige byrder for industrien.« Udvalget er glad for, at Kommissionen har demonstreret vilje til at benytte sig af en samlet tilgang, hvorved dels de forskellige aspekter af bilindu-striens udvikling og dennes konkurrencedygtighed, dels bran-chens forskellige interesser betragtes under ét.

3.8.2 Hvad angår behandlingen af de sociale og industrielle aspekter i begyndelsen af rapporten, ønsker EØSU ligesom Kommissionen at gøre disse til genstand for en samlet betragt-ning, eftersom beskæftigelsen er direkte knyttet til den europæ-iske bilindustriens konkurrenceevne i almindelighed og det enkelte produktionssteds konkurrenceevne i særdeleshed. På den baggrund kan udvalget overordnet tilslutte sig den forelagte analyse af bilindustriens situation i EU.

3.8.3 EØSU hilser det velkommen, at Kommissionen anser det for »muligt, at samling af motorkøretøjer til det europæiske marked i stort omfang vil blive foretaget i Europa«, idet udvalget dog, ligesom Kommissionen, er af den opfattelse, at dette formentlig ikke er ensbetydende med en stabil beskæftigelse.

3.8.4 Udvalget opfordrer Kommissionen til at igangsætte en dialog mellem arbejdsmarkedets parter med henblik på at fore-gribe og styre udflytning af og omfordeling af arbejdspladser i og uden for EU som beskrevet i CARS 21-rapporten. Det opfor-drer Kommissionen til med samme sigte at anstille overvejelser over de følgevirkninger, som påføres underleverandørleddene, der i ganske særlig grad rammes af den igangværende udvikling.

3.8.5 Tilsvarende kan EØSU fuldt ud bakke op både om de støtteforanstaltninger, der anføres i meddelelsen, og om tanken om at arrangere et forum vedrørende omstrukturering i bilindu-strien »med henblik på at tage udfordringerne op, foregribe udviklingen bedre og tilpasse sig denne«. Udvalget opfordrer Kommissionen til at benytte sig af lejligheden til at lade hele branchen, herunder især aktørerne på eftermarkedet, få gavn af

⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 af 31. juli 2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen (EFT L 203 af 1.8.2002, s. 30).

indsatsen og evt. hermed forbundne støtteforanstaltninger. Dette og tilsvarende initiativer harmonerer med branchens samordningsbestræbelser og fælles strategiske overvejelser, som de forskellige aktører ser et behov for. EØSU understreger, at udvalget agter at spille en fremtrædende rolle i arbejdet og drøftelserne for at sikre en mere klar repræsentation af alle arbejdsmarkedets parter samt, i bredere forstand, interessenterne.

3.8.6 F.eks. er uddannelsesbehovet større og ofte vanskeligere at dække i de små og meget små virksomheder, og strukturfonde og andre støtteinstrumenter til omstruktureringer bør også gavne disse brancheaktører.

3.8.7 Kommissionen slutter sin meddelelse med at sige,

*»at der er en enestående chance for at udvikle en **klart defineret kultur for udvikling af industripolitikker**. Kommissionen finder, at principper vedrørende lovgivningens kvalitet, forenkling af lovgivningen, konsekvensanalyser, høring af interessenter, tidsplaner for gennemførelse og valget af instrumenter bør spille en central rolle ved udformning af lovforslag«.*

3.8.8 EØSU tilslutter sig dette synspunkt og ønsker med denne udtalelse at bidrage til, at Kommissionen i fuldt omfang kan realisere sin holdning. I den sammenhæng vil udvalget henlede Kommissionens opmærksomhed på de mangler, den valgte metode undertiden indebærer. Nærmere bestemt forekommer de analyser, som blev udarbejdet i CARS 21-rapporten — om end de ikke er blevet glemt — samt de konklusioner,

Kommissionen drager af dem, at være karakteriseret ved en underrepræsentation af synspunkterne blandt forbrugerne og aktørerne på eftermarkedet. Dette resulterer i en behandling af bilpolitikken i almindelighed og af miljø- og sikkerhedsproblematikken i særdeleshed, som EØSU ikke finder tilstrækkelig helhedsorienteret, eftersom den tager udgangspunkt i en fremstilling af bilindustrien, der er for produkt- og teknologifokuseret, og som ikke i passende omfang inddrager spørgsmål vedrørende bilparkerne og bilernes brug.

3.8.9 Derfor mener EØSU, at den midtvejsevaluering, der skal foretages i 2009, bør tage hensyn dels til denne udtalelse, dels, og i højere grad, end dette hidtil har været tilfældet, til branchens øvrige aktørers og brugernes synspunkter. Med dette formål bør Kommissionen fortsætte med en åben »høring af interessenterne« og sørge for en bedre tilrettelæggelse af denne proces for både at sikre, at der tages hensyn til andre synspunkter end producenterne, og at der åbnes op for en ny form for konsekvensanalyser. Analysernes kvalitet bør forbedres. De skal være objektive og neutrale og led i en overordnet helhed baseret på efterkontrollerede data. Det er ikke hensigtsmæssigt, at en kommissionstjenestegren, der har ansvaret for at udarbejde en meddelelse om en given problematik, selv står for konsekvensanalysen. På denne baggrund tilslutter EØSU sig forslaget om at etablere en komité for konsekvensanalyser og opfordrer Kommissionen til at sammenkalde de interessenter, der kun alt for gerne glemmes af de private aktører i den bilbranche, der skal lovgives om.

Bruxelles, den 26. september 2007.

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg