



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 7.2.2007
KOM(2007) 22 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH
RÅDET**

Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet

Kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21

Ett bidrag till EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning

{SEK(2007) 77}

{SEK(2007) 78}

COM (2007) 22
MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH
RÅDET

Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet

Kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21

Ett bidrag till EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Inledning	6
2. En bransch under omdaning?	7
3. Bättre regler för branschen.....	8
3.1. Typgodkännande av fordon på den inre marknaden	8
3.2. Förenkling och internationalisering av regler	9
3.3. Miljövänlig vägtrafik: den integrerade modellen.....	10
3.3.1. Utsläpp av föroreningar.....	10
3.3.2. Minskade CO ₂ -utsläpp från vägtrafik	11
3.3.3. Övrig miljöpolitik.....	12
3.4. Ökad trafiksäkerhet i Europa med förenade krafter	13
3.5. Handel och utomeuropeiska marknader: rättvis global konkurrens.....	15
3.6. Forskning och utveckling: nyckeln till konkurrenskraften framöver.....	16
3.7. Beskattning och konkurrens på eftermarknaden	17
3.7.1. Beskattning.....	17
3.7.2. Konkurrens på eftermarknaden	18
4. Nästa steg	18
Bilaga 1: Förteckning över direktiv som föreslås för självprovning och virtuell provning	
Bilaga 2: Förteckning över direktiv som föreslås ersättas med FN/ECE-föreskrifter	

SAMMANFATTNING

I det här meddelandet skisserar kommissionen framtidens bilpolitik. Med tanke på **bättre lagstiftning** vill kommissionen främja ett genomtänkt samspel mellan olika politikområden, skapa förutsägbara villkor, skydda allmänintressen (t.ex. miljö och säkerhet) och samtidigt försöka minska industrins regelbörda.

Detta meddelande utgör **kommissionens ställningstagande till rapporten från högnivågruppen CARS 21**, där de främsta berörda parterna (medlemsstater, industri, ideella organisationer och ledamöter av Europaparlamentet) samlades 2005 för att granska de viktigaste politikområdena som påverkar den europeiska bilindustrin och lägga fram rekommendationer för framtidens politik och regelverk.

Inledningsvis uttryckte industrin inom CARS 21 sin oro för lagstiftningens höga sammanlagda kostnader. CARS 21 kom fram till att det nuvarande systemet med typgodkännande var effektivt och borde bevaras och att merparten av lagstiftningen var nödvändig och gagnade hälsa, säkerhet, konsumentskydd och miljöskydd. CARS 21 utpekade dock **38 EG-direktiv** som kan ersättas av internationella föreskrifter från FN/ECE (Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa). Man föreslog också **25 direktiv och FN/ECE-föreskrifter** där **självprovning eller virtuell provning kan införas**. Kommissionen stöder dessa rekommendationer, men kommer att se till att gemenskapen när det gäller FN/ECE-föreskrifter bevarar sin förmåga att där så krävs lagstifta oberoende av FN/ECE-systemet.

Beträffande miljö förordar kommissionen ytterligare begränsningar av utsläpp av föroreningar i enlighet med den tematiska strategin för luftföroreningar. Dessutom beskrivs huvuddragen i kommissionens nya strategi för **minskning av CO₂-utsläpp från bilar** enligt meddelandet om översynen av den nuvarande strategin. Den nya strategin bygger på ett **integrerat tillvägagångssätt** och är tänkt att nå ett EU-mål på 120 g/km CO₂ senast 2012 genom en kombination av insatser från EU:s och medlemsstaternas sida. Kommissionen kommer att lägga fram lagförslag om bl.a. obligatoriska minskningar av CO₂-utsläpp för att nå målet på 130 g/km i genomsnitt för den nya fordonsparken genom förbättrad fordonsteknik och en ytterligare minskning på 10 g/km CO₂ eller motsvarande om så är tekniskt nödvändigt genom andra tekniska förbättringar och genom ökad biobränsleanvändning. Den kommer även att uppmuntra konsumenterna och medlemsstaterna att göra mer. Strategin bör ses mot bakgrund av kommissionens nyligen framlagda meddelande om energi för Europa¹.

Vidare utpekas en rad åtgärder inom trafiksäkerhet som bör övervägas. En rad fordonsinriktade åtgärder föreslås, där den viktigaste är **elektronisk stabilitetskontroll** i nya fordon. Kommissionen framhåller att man måste ha en helhetssyn på trafiksäkerheten som omfattar fordonskonstruktion, infrastruktur och trafikanter.

Här jämkas också bilindustrins främsta problem samman med handelspolitiken. Kommissionen vill överväga möjligheterna att använda **bilaterala handelsavtal** (särskilt i Asien) för att förbättra marknadstillträdet. Dessutom betonas behovet av att skydda **immaterialrätter** globalt.

¹ KOM(2007) 1 slutlig.

Inom forskning och utveckling framhåller kommissionen **rena förnybara bränslen** samt **intelligenta fordon och vägar** som centrala prioriteringar. Kommissionen intar en framåtblickande hållning och skisserar sin avsikt att starta ett gemensamt teknikinitiativ om **väte och bränsleceller** samt lägga fram en förordning om vätedrivna fordon.

Meddelandet bygger på omfattande **samråd och diskussioner med de berörda parterna** om bilfrågor, och kommissionen hoppas att det kommer att bidra till beslutsfattandet i framtiden.

1. INLEDNING

Rörlighet genom vägtransporter är en förutsättning för dagens europeiska livsstil. Fordon skapar förutsättningarna för vår livsstil genom att underlätta sociala kontakter och tillförlitligt distribuera varor över hela kontinenten.

Bilindustrins sammansatta värdekedja spelar en **väsentlig roll i Europas ekonomi** och dess betydelse härrör till stor del från kopplingar till inhemsk och internationell ekonomi.

Fordonsindustrin är verksam på världsmarknaden och är en av de aktörer som driver på **globaliseringen**, en process som karakteriseras av att världsmarknaderna öppnas snabbt och att kapitalrörelserna därför ökar i omfattning och variation. Den pågående **teknikrevolutionen** håller på att i grunden omdana bilindustrin från en traditionell tillverkningsindustri till en alltmer kunskapsbaserad bransch. På hemmamarknaden vidtar fordonsindustrin omfattande och ofta svåra åtgärder för att **optimera sin kostnadsbas och produktionsprocess**, vilket har föranlett oro för **omstrukturering** och **utflyttningar**.

Dessa faktorer har tillsammans med behovet av **miljöskydd** och **skydd av människors liv och hälsa** och **de höga oljepriserna** lett till att industrin står inför nya utmaningar, åligganden och möjligheter som kan förändra industrin såväl som dess produkter.

Vid politiska åtgärder på det här området bör man sträva efter att förbättra de övergripande villkoren för fordonsproduktion och noggrant bedöma lagstiftandets inverkan på kostnader och konkurrenskraft. Kommissionen anser att politiska insatser bör vara förutsägbara och samtidigt återspegla det alltmer komplexa allmänintresset och dessutom föregripa tendenserna på världsmarknaden. Som ett led i initiativet för **bättre lagstiftning** inledde kommissionen en heltäckande översyn av reglerna och politiken på bilområdet genom att tillsätta **högnivågruppen CARS 21**, sammansatt av de huvudsakliga berörda parterna, för att ge kommissionen råd om framtidens bilpolitik².

I detta meddelande ges **kommissionens bedömning av och politiska svar på rapporten från CARS 21**³. Med andra ord presenterar kommissionen för Europaparlamentet och rådet vilken riktning den tänker ta på det bilpolitiska området framöver.

Syftena med förslaget och initiativen i det här meddelandet är att

- ytterligare förbättra den inre marknadens funktion,
- ytterligare förenkla billagstiftningen och fortsätta att internationalisera reglerna för motorfordon,
- ytterligare främja miljömässigt hållbara vägtransporter,

² Mer information på:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

³ Slutrapporten från CARS 21 finns på

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

- ytterligare öka den europeiska trafiksäkerheten,
- bidra till rättvisa globala spelregler för Europas bilindustri,
- uppmuntra forskning och utveckling på områden av strategisk betydelse.

2. EN BRANSCH UNDER OMDANING?

Bilindustrins satsningar på senare år på att öka produktiviteten och skära ned kostnaderna har uppmärksamats allmänt och föranlett farhågor för biltillverkningens framtid i de europeiska ekonomierna med höga produktionskostnader och små eller inga efterfrågeökningar på motorfordon. Man fruktar att biltillverkningen kan flyttas till länder utanför EU i och med att industrin söker efter lägre kostnader och marknader som kan förväntas uppvisa snabb tillväxt. Den befintliga överkapaciteten i EU och den ökande omfattningen av flexibel produktion och automatisering för effektivare produktion leder tillsammans med investeringar i ökad kapacitet i några medlemsstater att sysselsättningen i bilbranschen riskerar att minska.

Till viss del beror den pågående omstruktureringen på strukturproblem som funnits i delar av industrin rätt länge. Även bortsett från variationerna mellan enskilda tillverkare har de flesta problemen för tillverkarna att göra med produktivitet, kostnader och arbetsrätt. Höga fasta kostnader, strukturell överkapacitet och den senaste tidens rekordhöga priser på de globala råvarumarknaderna i kombination med aggressiv priskonkurrens mellan tillverkarna har lett till att många företag satsar på sin långsiktiga konkurrenskraft genom att koncentrera sig på att öka produktiviteten och optimera kostnadsstrukturen. Detta kan i sin tur leda till att produktionsprocesserna läggs om och att arbetskraften tenderar att minska. Den sammanlagda effekten kan dessutom förvärras av dominoeffekter på bilbranschens leverantörskedja eftersom underleverantörerna utgör en integrerad del av fordonstillverkningen.

På medellång sikt förefaller det troligt att fordonsmonteringen för den europeiska marknaden mestadels kommer att ske i Europa. Även om industrin håller på att bli alltmer global, är särdragen i efterfrågan på olika marknader rätt konstanta, och de flesta bilföretag håller en avsevärd andel av sin produktion nära marknaden. De omfattande investeringarna i befintliga produktionsanläggningar, framväxten av flexibel produktion och de europeiska arbetstagarnas kompetens stöder denna slutsats. Utmaningarna på grund av den allt aggressivare internationella konkurrensen kan förväntas öka på längre sikt. När det gäller lokaliseringen av produktionen drar snabbväxande områden med låga kostnader i EU:s närområde till sig ett avsevärt intresse från de europeiska biltillverkarna.

I enlighet med kommissionens strategi för tillväxt och sysselsättning⁴ är syftet med detta meddelande att skapa gynnsamma förutsättningar för en innovativ och stark motorfordonsindustri och därigenom göra behovet av omstruktureringar så litet som möjligt. Om ett företag ändå fattar beslut om sin organisation och verksamhet anser kommissionen att den inte kan lägga sig i sådana affärsmässiga beslut. Eventuella omställningar bör naturligtvis genomföras enligt gällande EG-direktiv om information till och samråd med arbetstagare, kollektiva uppsägningar och europeiska företagsråd⁵. På längre sikt kan regionalpolitiken

⁴ Se kommissionens meddelande KOM(2005) 474 slutlig: Genomförandet av gemenskapens Lissabonprogram - En politik till stöd för EU:s tillverkningsindustri - mot en mer integrerad industripolitik.

⁵ T.ex. direktiven 2002/14/EG, 98/59/EG och 94/45/EG.

underlätta genom att minska omställningskostnaderna och uppmuntra nödvändiga strukturomvandlingar. Dessutom kan instrument som Europeiska socialfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden och den nyinrättade Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter bidra till att begränsa omställningarnas sociala konsekvenser på kort sikt, t.ex. genom att ge arbetstagarna utbildning så att de lättare kan hitta nya jobb. De här fonderna har också stor betydelse för att skapa bättre strukturella förutsättningar för näringsverksamhet, vilket i sin tur bidrar till ökad sysselsättning. Vidare bör kommissionen sträva efter gynnsamma förutsättningar som gör det möjligt för företagen att på ett tidigt stadium föregripa ny konkurrens och svara på den på ett socialt ansvarsfullt sätt. I detta sammanhang kommer kommissionen att sammankalla ett forum om omstrukturering i bilindustrin för att ta itu med problemen och föregripa och anpassa sig till förändringarna⁶.

Den europeiska bilindustrin kännetecknas idag av en stark priskonkurrens, höga kostnader på råvaror och energi, en stark tonvikt på kostnadshantering och omstrukturering av produktionsprocesserna. Ur politisk synvinkel innebär pressen på sysselsättningen och fokuseringen på kostnadskontroll att kommissionen kommer att analysera eventuell framtida lagstiftnings inverkan på sysselsättningen och konkurrenskraften noggrant.

3. BÄTTRE REGLER FÖR BRANSCHEN

3.1. Typgodkännande av fordon på den inre marknaden

På den inre marknaden regleras för närvarande tre fordonskategorier (personbilar, motorcyklar och traktorer) på obligatorisk basis. Detta bygger på systemet med **EG-typgodkännande av hela fordon**⁷ som har visat sig mycket effektivt. Kommissionen anser att det bör bibehållas och att det **med fördel kan utvidgas till fler fordon** (t.ex. lätta lastbilar, bussar och lastbilar).

Kommissionen anser att **den inre marknaden bör fungera effektivare efter det att fordonet släppts ut på marknaden**. Särskilt kvarstår problem med trafiksäkerhetsprovning och registreringsförfaranden för både medborgare och företag.

Kommissionen⁸

- har antagit ett förslag till nytt ramdirektiv om godkännande av motorfordon⁹ för att göra systemet med EG-typgodkännande av hela fordon obligatoriskt för alla fordonskategorier och uppmanar Europaparlamentet och rådet att anta förslaget så snart som möjligt,
- har i förslaget till nytt ramdirektiv tagit med ett system för godkännande av säkerhets- och miljökritiska delar och utrustning.

Vidare

⁶ Se kommissionens meddelande om omstruktureringar och sysselsättning, KOM(2005) 120.

⁷ Rådets direktiv 70/156/EEG, EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁸ Åtgärder som redan har föreslagits eller genomförts presenteras i det här meddelandet som strecksatser, medan åtgärder som kommissionen tänker föreslå framöver presenteras i numrerade stycken.

⁹ KOM (2003) 418 slutlig.

kommer kommissionen

1. att under 2007 uppdatera sitt tolkningsmeddelande om förfaranden för typgodkännande och registrering av fordon som tidigare varit registrerade i en annan medlemsstat¹⁰.

3.2. Förenkling och internationalisering av regler

Ett av skälen till att CARS 21 tillsattes var industrins åsikt att lagstiftningens sammanlagda kostnader skadade konkurrenskraften och gjorde fordonen onödigt dyra. En särskild arbetsgrupp inom CARS 21 tillsattes för att granska lagstiftningen¹¹ och kartlägga möjligheter att upphäva eller förenkla de gällande reglerna.

Efter den här granskningen fann CARS 21 att merparten av lagstiftningen bör behållas eftersom den krävs för att skydda hälsa, säkerhet, konsumentintressen och miljö. Då gemenskapen har undertecknat mer än 100 internationella fordonsföreskrifter inom FN/ECE som är tillämpliga som alternativ till motsvarande gemenskapslagstiftning rekommenderade dock CARS 21 att **38 EG-direktiv kunde ersättas med FN/ECE-föreskrifter** utan att säkerheten eller miljöskyddet påverkades negativt. Dessutom utpekade gruppen ett direktiv som kan upphävas¹² och **25 direktiv och FN/ECE-föreskrifter** där **själprovning** och **virtuell provning** kan införas för att minska industrins kostnader för att följa reglerna genom att de administrativa förfarandena blir billigare och mindre tidskrävande.

Kommissionen stöder dessa rekommendationer, men är medveten om behovet att bevara EU:s möjligheter att lagstifta oberoende av FN/ECE-systemet om det krävs för att uppfylla EU:s mål för bl.a. hälsa och miljö, och kommer att sträva efter att genomföra den framtida utvecklingen mot FN/ECE-föreskrifter därefter.

Kommissionen kommer att

2. föreslå att 38 direktiv¹³ ersätts med motsvarande FN/ECE-föreskrifter så snart som ramedirektivet om typgodkännande har antagits (förväntas 2007),
3. under 2008–09 föreslå att nödvändiga tekniska föreskrifter införs i 25 direktiv och FN/ECE-föreskrifter¹⁴ för att tillåta självprovning och virtuell provning,
4. avge en årlig rapport till Europaparlamentet om arbetet inom FN/ECE och i kommittéförfarandet,
5. under 2008–09 överväga att förenkla direktiven 71/127/EEG¹⁵, 74/297/EEG¹⁶, 76/115/EEG¹⁷ och 78/932/EEG¹⁸ samt FN/ECE:s föreskrifter 122¹⁹.

¹⁰ K 1996/143/04, EGT C 143, 15.5.1996, s. 4.

¹¹ Mer information om denna översyn finns i bilaga II till slutrapporten från CARS 21.

¹² Rådets direktiv 72/306/EEG, EGT L 190, 20.8.1972, s. 1.

¹³ Dessa direktiv förtecknas i bilaga 2.

¹⁴ Dessa direktiv och FN/ECE-föreskrifter förtecknas i bilaga 1.

¹⁵ Rådets direktiv 71/127/EEG, EGT L 68, 22.3.1971, s. 1.

¹⁶ Rådets direktiv 74/297/EEG, EGT L 165, 20.6.1974, s. 16.

¹⁷ Rådets direktiv 76/115/EEG, EGT L 24, 30.1.1976, s. 6.

¹⁸ Rådets direktiv 78/932/EEG, EGT L 325, 20.11.1978, s. 1.

3.3. Miljövänlig vägtrafik: den integrerade modellen

Bilar svarar för 12 % av Europas **utsläpp av växthusgaser** och en avsevärd andel av **utsläppen av föroreningar**. Följaktligen är de två viktigaste miljöpolitiska områdena med anknytning till fordonsindustrin den tematiska strategin för luftföroreningar²⁰ och gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp²¹. EU:s politik för avfall och buller påverkar också motorfordonssektorn. Ökande problem med energi (kostnad och försörjning) och miljö torde likaså väsentligt inverka på diskussionerna om motorfordonens konstruktion och användning i framtiden.

3.3.1. Utsläpp av föroreningar

Sedan de första Euroutsläppsgränserna antogs har **utsläppen av NOx och partiklar minskat med ungefär 70–90 %**, uppmätt vid de förhållanden som råder vid typgodkännande. Kommissionen tänker fortsätta att strama åt Euroutsläppsgränserna för lätta och tunga nyttofordon i enlighet med den tematiska strategin för luftföroreningar och kommer att eftersträva att faktiska utsläpp beaktas bättre under provningen av utsläppen.

Kommissionen

- har antagit ett förslag till utsläppsgränser i **Euro 5**²² för att minska utsläpp av föroreningar från personbilar och lätta nyttofordon. Om förslaget antas innebär det en minskning med ytterligare 80 % av partikelutsläpp från dieselfordon och en minskning med 20 % respektive 25 % av NOx-utsläpp från dieselfordon respektive bensinfordon,
- har tillsammans med Europaparlamentet och rådet bidragit till ytterligare minskningar av NOx-utsläpp (**Euro 6**) från personbilar och lätta nyttofordon,
- har antagit ett förslag till direktiv om främjande av rena vägtransportfordon genom offentlig upphandling²³ som går ut på att förbättra luftkvaliteten (särskilt i tätorter) och främja introduktionen på marknaden av rena fordon.
- har antagit ett förslag till gemenskapens strategiska riktlinjer för sammanhållningen 2007–2013, där investeringar i hållbara transportnät och gemensamma offentliga transporttjänster för distributionsnät för alternativa fordonsbränslen främjas.

Kommissionen

¹⁹ FN/ECE:s föreskrifter nr 122: Enhetliga tekniska föreskrifter om godkännande av fordon i kategorierna M, N och O med avseende på deras uppvärmningssystem, 23 februari 2006.

²⁰ KOM(2005) 446.

²¹ KOM(95) 689 slutlig. En gemenskapsstrategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och förbättrad bränsleekonomi. Mer information på

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

²² KOM(2005) 683 slutlig.

²³ KOM(2005) 634.

6. kommer under 2007 att lägga fram ett förslag till utsläppsgränser enligt **Euro 6** för ytterligare avsevärda minskningar av utsläpp från tunga fordon,
7. arbetar för antagandet av globala tekniska föreskrifter om provningscykler för tunga fordon (både fortvariga och transienta cykler), utsläpp utanför cykeln och system för omborddiagnostik så att faktiska utsläpp beaktas bättre,
8. överväger alternativen för att se till att provningen av personbilar också bättre beaktar faktiska utsläpp.

3.3.2. *Minskade CO₂-utsläpp från vägtrafik*

Kommissionen kommer att satsa på ett integrerat tillvägagångssätt för att nå **EU-målet på 120 g/km CO₂ senast 2012**. Detta kan uppnås genom en kombination av insatser från EU:s och medlemsstaternas sida. Kommissionen kommer att föreslå **lagstiftning**, om möjligt under 2007 och senast i mitten av 2008, för att nå EU-målet på 120 g/km av CO₂, där tonvikten kommer att ligga på obligatoriska minskningar av CO₂-utsläpp för att nå målet på 130 g/km för den genomsnittliga nya fordonsparken genom förbättrad fordonsteknik, och en ytterligare minskning med 10 g/km av CO₂, eller motsvarande om så är tekniskt nödvändigt, genom andra **tekniska förbättringar och genom ökad biobränsleanvändning**, närmare bestämt följande:

- a) Minimieffektivitetskrav för luftkonditioneringssystem.
- b) Obligatorisk montering av system för övervakning av däcktryck med hög precision.
- c) Gränser för maximalt rullningsmotstånd för däck i EU för däck som är monterade på personbilar och lätta nyttofordon.
- d) Användning av växlingsindikatorer, med beaktande av den utsträckning i vilken konsumenterna faktiskt använder sådana anordningar i verklig trafik.
- e) Förbättrad bränsleeffektivitet för lätta nyttofordon (lätta lastbilar) med målet att nå 175 g/km av CO₂ senast 2012 och 160 g/km av CO₂ senast 2015.
- f) Ökad användning av biobränslen för största miljöeffektivitet.

Ovanstående åtgärder är mätbara, övervakningsbara och redovisningsbara sätt att minska CO₂, utan att minskningarna räknas två gånger.

Kommissionen instämmer i att lagstiftningen för **målet för genomsnittet i den nya fordonsparken** bör utformas så att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål erhålls som är rimliga i förhållande till de europeiska biltillverkarnas mångfald och så att obefogade konkurrensnedvridningar mellan biltillverkarna undviks.

Lagstiftningen kommer att **överensstämma med det övergripande målet att uppnå EU:s Kyotoåtaganden** och kommer att föregås av en **grundlig konsekvensbedömning**. I konsekvensbedömningen kommer de olika alternativens nytta och kostnader att jämföras med avseende på nuläget för genomsnittliga CO₂-utsläpp, med beaktande av den senaste tekniken för fordonstekniska miljöförbättringar.

Förutom lagstiftning bör kommissionens strategi för minskade CO₂-utsläpp också uppmuntra **ytterligare insatser** för andra trafikslag (t.ex. tunga fordon) **av medlemsstaterna** (CO₂-skatter och andra skatteincitament, användning av offentlig upphandling, trafikledning, infrastruktur osv.) **och av konsumenterna** (välunderbyggda val som köpare eller ansvarsfullt förarbeteende).

Kommissionen

9. lägger fram sin ovan beskrivna nya strategi för minskning av CO₂-utsläpp från bilar genom ett integrerat tillvägagångssätt samtidigt med detta meddelande i sitt meddelande till Europaparlamentet och rådet om översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar²⁴,
10. kommer att undersöka möjligheten att ta med vägtransportsektorn i EU:s system för handel med utsläppsrätter för den tredje tilldelningsperioden med början 2013,
11. kommer, mot bakgrund av den nyligen antagna framstegsrapporten om biobränslen²⁵, som en del av förslaget till en ny europeisk energipolitik där ett bindande mål på minst 10 % biobränslen senast 2020 angavs, att under 2007 föreslå en ändring av direktiv 2003/30/EG²⁶ om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel.
12. kommer att överväga alternativen för att utveckla en politisk ram för främjande av biobränsleanvändning som erbjuder större besparingar av växthusgaser och kommer att fortsätta sitt stöd till FoU om nästa generations biobränslen.
13. kommer under 2007 att lägga fram ett förslag till förordning om vätgasdrivna motorfordon så att denna teknik kan användas säkert,
14. kommer inom ramen för initiativet i2010, den intelligenta bilen²⁷, att fortsätta att stödja forskning och utveckling kring informations- och kommunikationsteknikbaserade lösningar och tillämpningar för att bidra till renare, energieffektiva rörlighet, bl.a. verktyg för miljövänlig körning,
15. kommer att satsa på intelligenta transportsystem, bl.a. Galileo, i sin kommande plan för logistik och grönboken om stadstransporter för att optimera transporter och skapa säker, hållbar rörlighet för Europa,
16. uppmanar Europeiska investeringsbanken att stödja gemenskapsstrategin för koldioxidminskning genom att bidra till finansieringen av lönsamma projekt inom bränsleeffektivitet och förnybara bränslen.

3.3.3. Övrig miljöpolitik

Förutom det ovanstående har EU:s politik för fordonsåtervinning, buller och rörliga luftkonditioneringssystem betydelse för bilindustrin.

²⁴ KOM(2007) 19 slutlig.

²⁵ KOM(2006) 845 slutlig.

²⁶ Direktiv 2003/30/EG, EUT L 123, 17.5.2003, s. 42.

²⁷ KOM (2006) 59 slutlig.

Kommissionen

- har föreslagit att vissa fluorerade växthusgaser skall fasas ut från rörliga luftkonditioneringssystem²⁸, och förslaget har godkänts av Europaparlamentet och rådet.

Framöver kan följande förväntas.

Kommissionen

17. kommer under nästa översyn av direktivet om uttjänta fordon²⁹ att ta upp frågan om icke enhetligt genomförande av direktivet i medlemsstaterna (2009),
18. kommer under 2007–2009 att verka för en helhetssyn på buller, som involverar alla berörda aktörer och system (t.ex. trafikledning, förarbeteende, fordons- och däckteknik och vägytor).

3.4. Ökad trafiksäkerhet i Europa med förenade krafter

Avsevärda framsteg har gjorts inom den europeiska trafiksäkerheten: under de senaste 30 åren har trafiken på de europeiska vägarna tredubblats, medan antalet olycksfall halverats. Européernas allt större rörlighet har dock fortfarande ett högt pris: de senaste uppskattningarna visar att omkring 41 600 människor omkom på de europeiska vägarna 2005³⁰. Kommissionens mål är att fram till 2010 minska dödsfallen på de europeiska vägarna med 50 %³¹.

Kommissionen anser att en effektiv trafiksäkerhetsstrategi bör bygga på **samspel mellan förbättrad fordonsteknik, väginfrastruktur, förarbeteende och efterlevnad.**

Kommissionen

- har antagit rekommendation 2004/345/EG³² om bästa praxis för kontroll av efterlevnaden i fråga om rattfylleri, fortkörning och bilbältesanvändning,
- har tillträtt FN/ECE:s föreskrifter nr 104³³ och ändringarna till FN/ECE:s föreskrifter nr 48³⁴ för att förbättra tunga fordons synlighet,
- har antagit meddelandet "E-call åt medborgarna"³⁵ för att påskynda utbyggnaden av e-callsystem, något som prioriteras inom initiativet e-säkerhet,

²⁸ Direktiv 2006/40/EG, EUT L 161, 14.6.2006, s. 12.

²⁹ Direktiv 2000/53/EG, EGT L 269, 21.10.2000, s. 34.

³⁰ Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet: lägesrapport efter halva tiden, KOM (2006) 74 slutlig.

³¹ KOM (2001) 370 slutlig. Halvtidsöversynen av kommissionens vitbok om transporter från 2001 blev färdig 2006, KOM (2006) 314 slutlig.

³² Kommissionens rekommendation av den 6 april 2004, EUT L 111, 17.4.2004, s. 75.

³³ FN/ECE:s föreskrifter nr 104: Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av återreflekterande märkning för tunga och långa fordon och släpvagnar till dessa fordon, 22 januari 1998

³⁴ FN/ECE:s föreskrifter nr 48: Installation av belysning och ljussignalanordningar.

³⁵ KOM (2005) 431 slutlig.

- har antagit ett meddelande om initiativet "Den intelligenta bilen"³⁶ för att främja utbyggnaden av avancerad säkerhetsteknik och därigenom bidra till att minska antalet trafikolyckor i EU,
- har antagit ett förslag till direktiv om samlade åtgärder för säkrare vägar³⁷,
- har antagit ett förslag till direktiv om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen för att undvika blinda fläckar i synfältet bakåt³⁸.
- har antagit ett förslag till gemenskapens strategiska riktlinjer för sammanhållningen 2007–2013, där det bland riktlinjerna för åtgärderna ingår investering i trafikledning med särskild tonvikt på säkerhet.

Med beaktande av CARS 21-gruppens rekommendationer intar kommissionen en framtidsinriktad hållning till trafiksäkerheten och bedömde de tänkbara initiativen på området.

Därför kommer kommissionen mellan 2007 och 2009 att överväga att lägga fram förslag om

19. göra montering av barnfasthållningssystemet Isofix obligatorisk för alla nya M1-fordon,
20. göra användning av varselljus obligatorisk (ett offentligt samråd om detta inleddes den 1 augusti 2006),
21. göra montering av elektronisk stabilitetskontroll obligatorisk, med början i tunga fordon och senare i personbilar och lätta lastbilar så snart som en provningsmetod har utvecklats,
22. göra bältespåminnare obligatoriska i alla nya fordon,
23. ändra fas II-kraven i direktivet om skydd av fotgängare för att förbättra direktiv 2003/102/EG³⁹,
24. förbättra gränsöverskridande indrivning av böter för brott mot trafikreglerna i andra EU-länder (ett offentligt samråd om detta inleddes den 6 november 2006),

Kommissionen kommer också att

25. undersöka kostnaderna, nyttan och genomförbarheten för införande av nödbromssystem i fordon (särskilt tunga fordon). Kommissionen undersöker f.n. sådana system och har inrättat en grupp med berörda parter för att biträda undersökningen,

³⁶ KOM (2006) 59 slutlig.

³⁷ KOM (2006) 569 slutlig.

³⁸ KOM (2006) 570 slutlig.

³⁹ Direktiv 2003/102/EG, EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.

26. fortsätta ansträngningarna att främja utveckling, utbyggnad och användning av aktiva säkerhetssystem i fordon och system för samarbete mellan fordon och infrastruktur inom ramen för initiativet i2010, den intelligenta bilen,
27. under 2006 anta det tredje meddelandet om e-säkerhet för att informera Europaparlamentet och rådet om ytterligare åtgärder med sikte på fullständig utbyggnad av e-call från och med 2010,
28. uppmuntra och stödja att gemenskapsfinansiering till vägtrafiksektorn förenas med villkoret att projekten skall följa bästa trafiksäkerhetspraxis,
29. uppmana medlemsstaterna att ytterligare förbättra efterlevnaden när det gäller rattfylleri, fortkörning, hjälmanvändning på motorcykel samt bilbältesanvändning.

3.5. Handel och utomeuropeiska marknader: rättvis global konkurrens⁴⁰

Huvuddelen av den globala efterfrågeökningen på industrins produkter det nästa årtiondet kommer att komma från de snabbväxande ekonomierna (t.ex. Kina, Indien och Ryssland) och denna internationella inriktning är avgörande för den europeiska bilindustrins konkurrenskraft.

Kommissionen anser att **multilaterala förhandlingar** utgör ett tillfälle att förbättra den europeiska industrins markandstillträde, även om man samtidigt också behöver föra **bilaterala eller regionala förhandlingar** (genom frihandelsavtal eller liknande) med tredjeländer där det är lämpligt.

För en global industri är villkoren för **utländska direktinvesteringar** och uppbyggnaden av **lokal produktion** i länder utanför EU lika viktiga som den traditionella importen och exporten. Den europeiska politiken bör gå ut på att se till att de europeiska företagens verksamhet utanför EU inte utsätts för otillbörlig särbehandling.

Kommissionen är besluten att förbättra och utvidga det internationella regelsystemet, särskilt genom FN/ECE (som sagts i avsnitt 3.2)⁴¹, för att minska **icke-tariffära handelshinder** och bidra till framväxten av lika spelregler i hela världen. Bilindustrin har också uttryckt stark oro om tillämpningen av **immaterialrätt** i några delar av världen.

Kommissionen är bekymrad över marknadstillträdet och förutsättningarna för företagande i **Kina**. Dessa har betydelse inte bara på grund av den kinesiska marknadens potential utan också därför att liknande bekymmer kan uppstå på andra stora framväxande marknader.

Kommissionen

- har som policy att främja ökad internationell teknisk harmonisering av motorfordonsföreskrifter inom ramen för FN/ECE:s överenskommelser från 1958 och 1998,

⁴⁰ Kommissionens handelspolitik skisseras i ett nyligen framlagt meddelande, "Ett konkurrenskraftigt Europa i världen" KOM(2006) 567 slutlig.

⁴¹ Som sägs i avsnitt 3.2 kommer kommissionen att sträva efter internationell harmonisering på ett sätt som gör det möjligt för EU att lagstifta oberoende i frågor som rör säkerhet och miljö, om det skulle behövas.

- har formellt begärt att Världshandelsorganisationen inrättar en tvistlösningspanel för att lösa frågor om Kinas behandling av importerade fordonsdelar, och USA och Kanada har lämnat liknande klagomål.

Beträffande politiken i framtiden:

Kommissionen kommer att

30. i varje enskilt fall bedöma förutsättningarna för att förhandla fram frihandelsavtal med tredjeländer (särskilt i Sydostasien) och inleda förhandlingarna om så är lämpligt,
31. fortsätta att övervaka utvecklingen i Kina beträffande företagsvillkor och regler för att se till att det förbättrade marknadstillträde som följer av Kinas anslutning till Världshandelsorganisationen förverkligas,
32. föra en formell dialog med Kina i frågor som rör Kinas regelverk för att se till att lika spelregler råder och att näringslivet åtnjuter rättssäkerhet på denna marknad, varvid kommissionen kommer att fortsätta att följa utvecklingen av utkastet till ny kinesisk antimonopollag,
33. bidra till närmare samarbete på motorfordonsområdet med Ryssland inom ramen för det gemensamma ekonomiska området mellan EU och Ryssland,
34. fortsätta sina strävanden att se till att immaterialrätter främjas och respekteras internationellt genom befintliga internationella avtal och kommer att ta med en omfattande immaterialrättslig reglering i framtida bilaterala avtal.

3.6. Forskning och utveckling: nyckeln till konkurrenskraften framöver

Med omkring 20 miljarder euro (ca. 5 % av branschens omsättning) i investeringar i forskning och produktutveckling är bilindustrin **Europas största industriella FoU-investerare i absoluta tal.**

Teknikplattformar har stor betydelse för att kartlägga forskningsbehovet av betydelse för industrin. "**Visionen av vägtransport 2020**", den strategiska forskningsagenda som utarbetats av **Europeiska rådgivande nämnden för forskning på vägtransportområdet (European Road Transport Research Advisory Council, ERTRAC)** och andra åtgärder som tagits fram inom andra teknikplattformar⁴² har haft stor betydelse för FoU-satsningarnas inriktning inom bilindustrins värdekedja på EU-nivå och nationell och regional nivå.

Kommissionen har

- i det sjunde ramprogrammet föreslagit att ett särskilt prioriterat tema inrättas för "Transport (inklusive flygteknik)" med en föreslagen budget på 4 180 miljoner euro i nupriser, vilket utgör en avsevärd ökning av allokeringen av gemenskapsmedel till innovation i bilbranschen,

⁴² Som exempel kan nämnas bl.a. plattformen för väte och bränsleceller, plattformen för avancerade konstruktionsmaterial och tekniker samt plattformen för smart systemintegration.

- inom temat informations- och kommunikationsteknik i det sjunde ramprogrammet föreslagit fortsatta satsningar på IKT för rörlighet, hållbar utveckling och energieffektivitet med utgångspunkt i forskningen inom de femte och sjätte ramprogrammen.

Kommissionen anser att den europeiska forskningen inom det sjunde ramprogrammet bör inriktas både på inkrementell forskning (t.ex. **teknik för rena, energieffektiva termiska motorer och integrerade säkerhetssystem**) och genombrottsteknik (t.ex. **väte och bränsleceller, omladdningsbara hybridfordon eller nästa generations biobränslen**). Vidare anser kommissionen att det är viktigt att skapa pionjärmarknader av betydelse för denna sektor (exempelvis kan väte, bränsleceller och biobränslen utnyttjas för detta).

Mer allmänt ingår ny, säkrare, effektivare och renare bilteknik i begreppet intelligenta transportsystem (ITS). Bilindustrin deltar aktivt i flera teknikplattformar⁴³ som direkt eller indirekt bidrar till bilindustrins konkurrenskraft och till utvecklingen av bättre transportsystem.

Kommissionen

35. kommer att fortsätta att utveckla FoU-samarbetet mellan EU och industrin (främst genom det sjunde ramprogrammet),
36. kommer att sträva efter att stimulera ett samordnat forskningssamarbete mellan EU, medlemsstaterna och bilindustri på ett systemövergripande sätt och använda olika slag av instrument för FoU-stöd till bilindustrin, bl.a. samarbetsprojekt och spetskompetensnätverk,
37. kommer att inrikta forskningsprogrammen på att effektivisera vägtrafiksystemet utan att göra avkall på miljöskydd och säkerhet. Särskild tonvikt kommer att läggas på rena förnybara bränslen samt på intelligenta fordon och vägar (t.ex. projektet för den intelligenta bilen inom ramen för initiativet i2010).
38. kommer att sträva efter att använda offentligprivata partnerskap som ett nytt redskap för industriell forskning, teknisk utveckling och demonstration, och förbereder tillsammans med bildindustrin (och andra berörda parter) ett gemensamt teknikinitiativ för väte och bränsleceller,
39. uppmanar de europeiska finansinstitutionerna, t.ex. Europeiska investeringsbanken, att fortsätta att stödja forskning i bilindustrin och fokusera verksamheten på projekt som leder till ökad energieffektivitet, minskade utsläpp och ökad säkerhet, bl.a. genom det nya finansieringsinstrumentet med riskdelning.

3.7. Beskattning och konkurrens på eftermarknaden

3.7.1. Beskattning

Diskussioner i CARS 21 tydde på att de olika **systemen för fordonsbeskattning** i medlemsstaterna betraktas som **ett av de viktigaste hindren för en effektivt fungerande**

⁴³ T.ex. mjukvaruplattformen Nessi och Artemis, plattformen för inbäddade IT-system.

inre marknad, medan skatteincitament borde samordnas mellan medlemsstaterna och påvisbart bidra till EU:s politiska mål inom t.ex. miljö och säkerhet. Här kan nämnas att Europaparlamentet och rådet på kommissionens förslag har beslutat om en artikel som reglerar villkoren för skatteincitament i förordningen om Euro 5 och 6⁴⁴.

Kommissionen

- har lagt fram ett förslag till direktiv om beskattning av personbilar⁴⁵, som nu behandlas av Europaparlamentet och rådet. Kommissionen uppmanar parlamentet och rådet att anta förslaget så snart som möjligt.

3.7.2. Konkurrens på eftermarknaden

När det gäller återförsäljning av fordon kommer kommissionen att fortsätta sitt arbete med att se till att förordning 1400/2002 om **motorfordonssektorn**⁴⁶ tillämpas i hela gemenskapen. Samtidigt har det på grund av fordonens tilltagande komplexitet blivit allt viktigare att fordonsreparatörer i gemenskapen har tillgång till nödvändig **teknisk reparationsinformation**. Insatserna på detta område grundar sig på ett tydligt mandat från Europaparlamentet som anges i artikel 4 i direktiv 98/69/EG⁴⁷.

Kommissionen

- har infört en bestämmelse i förslaget om Euro 5⁴⁸ enligt vilken fordonstillverkare skall tillhandahålla obegränsad, standardiserad tillgång till reparations- och underhållsinformation för fordon till oberoende reparatörer via webbplatser i ett format som skall utvecklas av en teknisk kommitté med berörda parter (formatet OASIS).

4. NÄSTA STEG

Kommissionen är besluten att genomföra sin politik för bättre lagstiftning och anser att det finns ett unikt tillfälle att utveckla en **särskild beslutsfattarkultur inom industripolitiken**. Kommissionen anser att bl.a. lagstiftningens kvalitet, förenkling, konsekvensbedömningar, samråd med de berörda parterna, betänketid och val av regleringsform bör vara centrala överväganden när lagförslag utformas.

Den svåraste avvägningen i denna politiska process är den **mellan förutsägbarhet kontra kvalitet och flexibilitet**. Att staka ut riktningen för lagstiftningen i framtiden leder ofrånkomligen till frågor om kvaliteten och täckningen på det underlag som använts för att sja om framtiden på medellång och lång sikt. En mekanism för **regelbunden revision och översyn** bör därför införas.

⁴⁴ KOM(2005) 683 slutlig.

⁴⁵ KOM (2005) 261 slutlig.

⁴⁶ Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn.

⁴⁷ Direktiv 98/69/EG, EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁴⁸ KOM (2005) 683 slutlig.

För att se till att Europaparlamentet och rådet regelbundet informeras om processen i FN/ECE planerar kommissionen att lämna en årlig rapport till parlamentet om arbetet i FN/ECE och i kommittéförfarandet.

Kommissionen kommer att

40. under 2009 tillsammans med alla berörda parter göra en halvtidsöversyn av rekommendationerna i detta meddelande för att se vilka framsteg som gjorts, och eventuellt anpassa långtidsplaneringen för regleringen av fordonssektorn efter översynen,
41. regelbundet underrätta de andra gemenskapslagstiftarna om ändringar i fordonsregelverket genom en årsrapport om framstegen inom FN/ECE.

BILAGOR

1. Förteckning över direktiv som föreslås för självprovning och virtuell provning
2. Förteckning över direktiv som föreslås ersättas med FN/ECE-föreskrifter

Bilaga 1: Förteckning över direktiv som föreslås för självprovning och virtuell provning

För självprovning:

EG-direktiv:

70/222/EEG (bakre registreringsskyltar)
77/389/EEG (bogseringsanordningar)
78/316/EEG (märkning av manöverorgan)
78/317/EEG (avfrostning och avimning)
78/318/EEG (torkar- och spolarsystem)
78/549/EEG (hjulskydd)
92/21/EEG (massa och dimensioner för motorfordon)

97/27/EG (massa och dimensioner)
92/114/EG (utskjutande delar på förarhytt)

FN/ECE-föreskrifter:

28 (ljudsiganalordningar)
48 (montering av belysning)
121 (märkning av manöverorgan)
122 (värmesystem)
43 (avsnittet om montering av säkerhetsglas)
55 (kopplingsanordningar, endast med avseende på geometriska krav)

För virtuell provning:

EG-direktiv:

77/389/EEG (bogseringsanordningar)
77/649/EEG (siktfält framåt)
78/318/EEG (torkar- och spolarsystem, geometriska krav)
78/549/EEG (hjulskydd)
92/114/EG (utskjutande delar på förarhytt)

FN/ECE-föreskrifter:

46 (siktfält bakåt)
21 (geometriska krav på inredningsdetaljer)
26 (utskjutande delar)
48 (montering av belysning)
55 (kopplingsanordningar, endast med avseende på geometriska krav)

Bilaga 2: Förteckning över direktiv som föreslås ersättas med FN/ECE-föreskrifter

70/157/EEG (ljudnivå)
70/221/EEG (bränsletankar)
70/311/EEG (styrinrättningar)
70/387/EEG (dörrlås och gångjärn)
70/388/EEG (ljudsignalanordningar)
71/127/EEG (backspeglar)
71/320/EEG (bromsutrustning)
72/245/EEG (dämpning av radiostörningar)
74/60/EEG (inredningsdetaljer)
74/61/EEG (anordningar för att förhindra obehörigt nyttjande av motorfordon)
74/297/EEG (styrmekanismens uppförande i händelse av en sammanstötning)
74/408/EEG (hållfastheten hos sätena)
74/483/EEG (utskjutande delar)
75/443/EEG (backväxel och hastighetsmätare)
76/756/EEG (montering av belysning)
76/757/EEG (reflexanordningar)
76/758/EEG (lyktor)
76/759/EEG (körriktningsvisare)
76/760/EEG (bakre skyltlyktor)
76/761/EEG (strålkastare)
76/762/EEG (främre dimstrålkastare)
77/538/EEG (dimbaklyktor)
77/539/EEG (backningsstrålkastare)
77/540/EEG (parkeringslyktor)
77/541/EEG (bilbälten)
78/316/EEG (märkning av manöverorgan)
2001/56/EG (värmesystem)
80/1269/EEG (motoreffekt)
89/297/EEG (sidoskydd)
92/22/EG (säkerhetsglas)
92/23/EG (däck)
94/20/EG (mekaniska kopplingsanordningar)
95/28/EG (brinnegenskaper)
2001/85/EG (bussar)
96/79/EG (frontalkollision)
96/27/EG (sidokollision)
98/91/EG (transport av farligt gods)
2000/40/EG (främre underkörningsskydd)