



Bryssel den 8.11.2012  
COM(2012) 636 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>EN NYCKELSEKTOR VID ETT VÄGSKÄL .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CARS 21: EN GEMENSAM STRATEGISK VISION FÖR INDUSTRIEN TILL 2020.....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>EN BESVÄRLIG EKONOMISK SITUATION.....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>EN ÅTGÄRDSPLAN FÖR ATT STÄRKA KONKURRENSKRAFTEN .....</b>	<b>7</b>
<b>4.1.</b>	<b>Investeringar i avancerad teknik och innovativ finansiering .....</b>	<b>7</b>
	Forskning, utveckling och innovation.....	7
	Tillgång till finansiering.....	9
	Lägre koldioxidutsläpp.....	9
	Föroreningar och buller.....	11
	Trafiksäkerhet .....	12
	Alternativa bränslen och infrastruktur .....	13
<b>4.2.</b>	<b>Förbättrade marknadsförutsättningar .....</b>	<b>14</b>
	En starkare inre marknad .....	15
	Smart lagstiftning .....	16
<b>4.3.</b>	<b>Förbättra konkurrenskraften på globala marknader .....</b>	<b>17</b>
	Handelspolitik .....	17
	Internationell harmonisering .....	18
<b>4.4.</b>	<b>Att föregripa anpassning och hantera omstrukturering.....</b>	<b>19</b>
	Humankapital och kompetens.....	19
	Att hantera industriell anpassning.....	20
<b>5.</b>	<b>ÖVERVAKNING OCH STYRNING.....</b>	<b>21</b>

# MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

## Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa

Under de senaste månaderna har den **europiska bilindustrin genomlidit en allt svårare tid** då nybilsmarknaden inom EU har minskat för femte året i rad. Detta har lett till ett **starkt omstruktureringsstryck** på vissa företag och flera företag har nyligen meddelat att tillverkningsanläggningar ska läggas ned, vilket leder till förlorade arbetstillfällen. Samtidigt står dock den europeiska industrin inför den fortsatta utmaningen **på medellång och lång sikt** att behålla ledningen i fråga om att ta fram lösningar på mobilitetsproblem i en extremt konkurrensutsatt global miljö. Kommissionen anser därför att det finns ett akut behov av en åtgärdsplan som ska stödja bilindustrin på detta område.

### 1. EN NYCKELSEKTOR VID ETT VÄGSKÅL

**Bilindustrin<sup>1</sup>** är strategiskt viktig för den europeiska ekonomin och dess produkter och tjänster påverkar det dagliga livet för Europas medborgare. Sektorn står för **12 miljarder direkta eller indirekta arbetstillfällen** och bidrar i hög utsträckning till EU:s **handelsbalans**. Det bidraget har ökat under de senaste åren och uppgick till 90 miljarder euro under 2011. Branschen uppvisar **den största privata satsningen på forskning och innovation** (28 miljarder euro under 2009) och är mycket viktig för att driva på teknisk innovation. Tack vare starka ekonomiska kopplingar till många industrisektorer är den en viktig **tillväxtmotor**. Dessa kopplingar går både bakåt i produktionskedjan, i form av kopplingar till stål-, kemi- och textilindustrin, och framåt, till IKT-, reparations- och mobilitetstjänster. Bilindustrin tillverkar de flesta av de fordon som används av medborgarna för persontransport och för varutransporter. Bilindustrin är därför en av **nyckelaktörerna i den nya industriella revolutionen** som bland annat siktar på att stegvis ersätta kolväten som huvudsaklig energikälla och på att resurser ska användas effektivare och hållbarare.

Bilindustrin står inför en **historisk vändpunkt**: under det närmaste årtiondet förväntas det ske stora förändringar på många områden som förmodligen ändrar bilindustrin och dess globala marknader i grunden. För det första **förändras produktions- och handelsmönster**. Medan den europeiska marknaden anse vara mogen växer flera marknader i tredje världen snabbt, vilket förändrar handelsflöden och bilindustrins värdekedja. Det hårda konkurrenstrycket ökar och EU-företag blir alltmer pressade på sina hemmamarknader, samtidigt som de utvecklar marknader på i tredje länder. För det andra **blir klimatfrågorna allt mer överhängande** och allt större förväntningar ställs på den tekniska utvecklingen. För att klara långsiktiga mål i fråga om utsläpp av växthusgaser och luftkvalitet, kommer förbränningsmotorn att ytterligare förbättras, samtidigt som banbrytande teknik, som eldrift, kommer att utvecklas och gradvis införas. Det kommer också att krävas betydande insatser för ytterligare utveckling och

---

<sup>1</sup> Begreppet bilindustrin är tänkt att täcka hela försörjningskedjan som omfattar fordonstillverkare, leverantörer, distributörer och tjänster på eftermarknaden. Produkter omfattar personbilar, lätta och tunga kommersiella fordon samt motordrivna två-, tre- och fyrhjulingar.

distribution av hållbara bränslen som kan vara alternativ till traditionell diesel och bensen. Samtidigt är **vägtrafiksäkerheten en viktig fråga**.

Bilindustrin är ett av de prioriterade åtgärdsområden där **investeringar i ny teknik och innovation bör underlättas** i enlighet med vad som sägs i kommissionens meddelande som **nyligen uppdaterade EU:s industripolitik**<sup>2</sup>. För att ytterligare betona Europa 2020-målen om smart och hållbar tillväxt för alla, efterlyses i meddelandet en starkare europeisk industri för tillväxt och ekonomisk återhämtning. Det är allmänt erkänt att bilindustrin spelar en viktig roll för att skapa tillväxt och arbetstillfällen, även i närliggande tjänstegrenar. Vi måste därför vara proaktiva.

I detta meddelande presenteras **en åtgärdsplan för bilindustrin** och kommissionens beslutsamhet att stödja sektorns konkurrenskraft och hållbarhet understryks. Det här är det första konkreta exemplet på hur vår uppdaterade vision för industripolitik kan tillämpas i en viss sektor, dvs. bilindustrin i det här fallet. Planen innehåller konkreta politiska åtgärder grundade på en analys av sektorn utförd av högnivågruppen Cars 21, som nylanserades 2010. Åtgärdsplanen är uppbyggd kring följande fyra pelare:

- **Investeringar i avancerad teknik och innovativ finansiering** genom flera lagstiftningsförslag och stöd till forskning och innovation.
- **Förbättrade marknadsvillkor** genom en starkare inre marknad och konsekvent tillämpning av smarta regelverk.
- **Stärkt konkurrenskraft på globala marknader** genom effektiv handelspolitik och internationell harmonisering av fordonsföreskrifter.
- **Proaktiv anpassning** genom investeringar i humankapital och kompetens och genom att dämpa samhällseffekterna av omstrukturering.

Kommissionen tänker använda sig av strategin för att stödja bilindustrins aktiva roll för att försöka vända branschens minskande andel i Europa från dagens nivå på cirka 16 % av BNP till så mycket som 20 % till år 2020. För att uppnå det målet kommer det att krävas att man - genom integrerad politik - stärker branschens konkurrenskraft i EU och stödjer både ansträngningar för att ta tillvara tillväxtpotentialer på globala marknader och rena, säkra och effektiva fordon.

## **2. CARS 21: EN GEMENSAM STRATEGISK VISION FÖR INDUSTRIEN TILL 2020**

I slutet av 2010 beslöt kommissionen att **nylansera högnivågruppen Cars 21**. Gruppen inrättades ursprungligen 2005, som en uppföljning till kommissionens meddelande ”En EU-strategi för rena och energieffektiva fordon”<sup>3</sup> som antogs den 28 april 2010. Gruppen hade som mål att lägga fram rekommendationer på politiska åtgärder som stöd för den europeiska bilindustrins konkurrenskraft och hållbara tillväxt.

---

<sup>2</sup> COM (2012)582 final – antogs av kommissionen den 10 oktober 2012.

<sup>3</sup> KOM(2010) 186 slutlig, 28.4.2010.

Gruppen bestod av sju kommissionärer, nio representanter för medlemsstaterna och en bred och balanserad grupp av intressenter, till exempel från industrin och icke-statliga organisationer. Den 6 juni 2012 antog gruppen sin slutrapport<sup>4</sup>, som innehåller gruppens åsikt om den strategiska visionen för bilindustrin till 2020 och specifika rekommendationer för flera viktiga politikområden.

Analysen i rapporten visar att den europeiska bilindustrin inte kan bibehålla status quo: dagens produktionskapaciteter måste anpassas, nya produktionsmetoder tas fram, ytterligare råvarukällor måste säkras och användas effektivare och nya sammanslutningar och affärsmodeller måste utvecklas. Lika viktigt är att ny kompetens behövs och att eventuella förändringar av arbetskraftsefterfrågan måste mötas. Det är oerhört viktigt att se till att den ekonomiska och samhällseliga förändringen sker smidigt och balanserat genom föregripande av kompetens- och utbildningsbehov, samt genom att omstruktureringen sker på ett välplanerat sätt, vilket kommer att underlätta företagets anpassning och förändringar på anställningsområdet.

Det är mot bakgrund av ovanstående som gruppen har utarbetat **en gemensam syn på de viktigaste egenskaperna hos en stark och konkurrenskraftig bilindustri och på framstegen mot hållbar rörlighet för EU år 2020**. Grundvalen utgörs av följande:

- En **bilindustri** som även i framtiden är **strategiskt viktig** och en **hörnpelare för EU:s industri och ekonomi** och som erbjuder miljontals arbetstagare i EU anställningar av hög kvalitet.
- En sektor som är av central betydelse för många andra ekonomiska verksamheter samtidigt som den producerar överkomliga och eftertraktade produkter, som uppfyller konsumenternas behov. Sektorn baseras på en konkurrenskraftig marknad för bilprodukter och -tjänster, inklusive eftermarknaden.
- En **stark tillverkarbas i EU** i fråga om vägfordon och fordonskomponenter, som tillverkar en betydande del av de fordon och delar som säljs på EU-marknaden.
- Ett **starkt industrinätverk** med en flexibel och integrerad leverans- och distributionskedja.
- En sektor som **exporterar ett brett utbud av fordon av hög kvalitet och med avancerad teknik** till tredjeländer.
- **Globala marknader** som erbjuder **lika förutsättningar** för alla aktörer inom sektorn med rättvisa möjligheter för alla teknikslag.
- En bilindustri som **leder teknikutvecklingen** i samarbete med bränsleindustrin och som tillverkar fordon som **tilltalar** konsumenter inom EU och som är rena när det gäller reglerade föroreningar och som är **bränsleeffektiva, säkra, tysta och uppkopplade**.
- **Avancerade framdrivningstekniker**, som domineras av avancerad teknik för förbränningsmotorer, dock med allt högre andel eldrift. Dessutom blir fordon med alternativa drivsystem allt vanligare (exempelvis elfordon<sup>5</sup> och bränslecellsfordon).
- Lämplig **infrastruktur för laddning och påfyllning** för fordon som drivs med alternativa bränslen byggs i takt med att deras marknadspotential ökar.
- En **arbetskraft** inom både tillverkning, FoU och servicegrenar som är utbildad för och beredd att arbeta med olika teknikslag.

<sup>4</sup> Rapporten finns på följande webbplats: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)

<sup>5</sup> Omfattar batterifordon, elfordon, plug in-hybrider och elfordon med förlängd räckvidd.

Ett **integrerat politiskt tillvägagångssätt** måste användas systematiskt. Det måste innehålla följande delar:

- Politiska åtgärder och åtgärder från privata sektorn på EU-nivå, medlemsstatsnivå och regional nivå som kompletterar varandra.
- Åtgärder på fordonsområdet som i lämpliga fall kan kombineras med andra som är inriktade på infrastruktur och användaren.
- Kostnadseffektiva åtgärder i fråga om regelverk och alternativa strategier som tillämpas effektivt och där efterlevnaden kontrolleras för att uppnå långsiktiga samhällsmål och driva på innovation.
- Alla politikområden som påverkar bilsektorn ska samordnas mellan relevanta myndigheter, exempelvis inom handel, industri, miljö, energi, IKT, vägtrafiksäkerhet och allmänhetens hälsa, transport och konkurrens, innovation och den inre marknaden, så att de politiska målen uppnås kostnadseffektivt.

Kommissionen är fullt medveten om utmaningarna och behovet av en **ambitiös industripolitik för bilsektorn**. Kommissionen kommer att anpassa sin politik efter detta mål och uppmanar andra institutioner, offentliga myndigheter och intressenter att gå samma väg inom sina ansvarsområden.

### 3. EN BESVÄRLIG EKONOMISK SITUATION

Slutrapporten från Cars 21 innehåller en grundlig analys av den ekonomiska situationen för EU:s bilindustri. Under första halvåret 2012 **försämrades situationen och ingen ljusning är i sikte fram tills årsskiftet. Försäljningen på EU-marknaden har sjunkit** (minus 6,8 % under första halvåret för personbilar och minus 10,8 % för kommersiella fordon) jämfört med de redan låga nivåerna under 2011. Enligt de senaste prognoserna sjunker försäljningen av personbilar på EU-marknaden med 7,9 % jämfört med förra året och försäljningen uppgår till 12,1 miljoner fordon. EU-marknaden för kommersiella fordon förväntas minska med 8 % i år efter en återhämtning under 2010 och 2011, men försäljningen är fortfarande historiskt låg. Skuldcrisen har slagit mot nyregistreringen av motordrivna tvåhjulingar. Försäljningen uppgick till 1,6 miljoner under 2011, vilket är 40 % färre än 2007.

**Fordonstillverkningen har klarat sig något bättre** (16 miljoner lätta fordon tillverkade, vilket är en miljon fler än under 2009). **Tillverkningen gynnades av exporten**, vilket visas av ett överskott i handelsbalansen på 45 miljarder euro under de fem första månaderna 2012 (främst tack vare export till USA och framväxande marknader). Nedgången i de framväxande marknaderna medför dock en allvarlig risk för produktionsnivåerna. Flera tillverkare har rapporterat om **finansiella förluster på EU-marknaden**, främst på grund av vikande försäljning i kombination med långvarig **överkapacitet**<sup>6</sup>. Några tillverkare har varnat för kraftiga omstruktureringar som kommer att få återverkningar på deras underleverantörer och på sysselsättning och återhämtning i flera europeiska regioner.

---

<sup>6</sup> Exakta uppgifter om överkapacitet är omtvistade, eftersom de bland annat beror på antal skift i en viss fabrik. Analytiker är överens om att viss överkapacitet är nödvändigt av flexibilitetsskäl, men att överkapacitet är ett problem.

**Bilindustrin har huvudansvaret för omstruktureringen**, men samtidigt hävdar industrin att det behövs mer samordning och stöd på europeisk nivå.

Den här åtgärdsplanen, baserad på rekommendationerna från Cars 21, innehåller långsiktiga mål för att behålla tillverkningsbasen i Europa, behålla konkurrenskraften och upprätthålla hållbarheten. Samtidigt utgör den färdplan för industripolitik för bilindustrin till 2020.

#### **4. EN ÅTGÄRDSPLAN FÖR ATT STÄRKA KONKURRENSKRAFTEN**

Kommissionen planerar följande nyckelåtgärder inom olika EU-politikområden.

##### **4.1. Investeringar i avancerad teknik och innovativ finansiering**

Inom bilindustrin, liksom inom andra sektorer, utvecklas flera nya rena och säkra teknikslag som förväntas göra stora inbrytningar på marknaden under de närmaste åren. Det är viktigt att Europa, som innehar en teknisk ledarställning, håller sig kvar i spetsen genom att utveckla morgondagens lösningar för hållbar rörlighet. Detta arbete bör främjas genom målinriktat och samordnat offentligt stöd för forskning och innovation, som uppfyller industrins och samhällets krav, för att utveckla långsiktig teknik. För att få igång investeringar under kommande år krävs ett övergripande politiskt angreppssätt som kompletterar lagstiftningsinitiativ på EU-nivå samt nationell och lokal nivå plus åtgärder i fråga om infrastruktur och efterfrågan.

##### **Forskning, utveckling och innovation**

Investeringar i forskning, utveckling och innovation bibehåller konkurrenskraften. Europeisk finansiering inom ramen för sjunde ramprogrammet samt lånen och lånegarantierna från Europeiska investeringsbanken (EIB) som ska stimulera utvecklingen av ren transportteknik angavs i rapporten från Cars 21 som nyckelinstrument för krisåterhämtning under 2008–2009, och för att klara utmaningen när det gäller tekniskt ledarskap. Den europeiska finansieringen är en stor hjälp för EU:s bilindustri som måste finansiera olika drivsystemtekniker (till exempel förbättring av förbränningsmotorn och utveckling av eldrift, bränsleceller och hybridsystem), i linje med utsikterna för 2020 om att det behövs ett brett utbud av bränslen för att klara miljömålen. Förbättrad vägtrafiksäkerhet är ett annat område där det fortfarande finns stora utrymmen för faktabaserade förbättringar av fordonssäkerheten. Det offentlig-privata partnerskapet det europeiska initiativet för gröna bilar (2009–2013) fick mycket goda omdömen i slutrapporten från Cars 21, och det fick även EIB:s utlåningsverksamhet, speciellt inom ramen för den europeiska resursen för rena transporter. Det råder stark enighet om att man bör fortsätta använda bägge instrumenten.

Kommissionen har gjort följande:

- Föreslagit **Horisont 2020**<sup>7</sup> som ramverk för finansiering av forskning och innovation för perioden 2014–2020 med en total budget på 80 miljarder euro, vilket är en kraftig ökning jämfört med sjunde ramprogrammet, och som innehåller ett åtagande att skapa ett resurseffektivt och miljövänligt europeiskt transportsystem. I avvaktan på de slutgiltiga beslut som ska fattas i fråga om nästa fleråriga budgetram anses det att

---

<sup>7</sup> KOM(2011) 808 slutlig, 30.11.2011, KOM(2011) 809 slutlig, 30.11.2011.

finansieringen av forskning och innovation på bilområdet bör vara kopplad till dess ekonomiska och samhälleliga betydelse.

- Föreslagit programmet för företagens konkurrenskraft och små och medelstora företag, **Cosme**<sup>8</sup>, som har en budget på 2,5 miljarder euro för perioden 2014–2020.
- Föreslagit att bägge programmen bör stödja EU:s finansiella instrument som kan göra det enklare för små och medelstora företag samt större företag i bilsektorn att få finansiering med eget kapital och finansiering med lån. Genom Cosme borde små och medelstora företag inom bilsektorn också gynnas av åtgärder för att förbättra marknadsåtkomst och genom Horisont 2020 av åtgärder för att göra företagen attraktivare för investerare.
- Antagit sitt meddelande om Forskning och innovation för Europas framtida rörlighet<sup>9</sup> som innehåller förslag på utveckling av en **europaisk strategi för transportteknik**. Enligt strategin kommer man under 2013-2014, tillsammans med intressenter, att presentera innehållet i teknikplaner med inriktning på teknik- och innovationsutveckling inom tio viktiga transportområden, inklusive rena, effektiva, säkra, tysta och smarta vägfordon. Detta kommer att optimera bidraget från forskning och innovation till de ambitiöst satta målen i vitboken om transport<sup>10</sup> och stödja genomförandet av Horisont 2020.
- Inlett genomförandet av en **europaisk strategisk plan för energiteknik**<sup>11</sup> som behandlar agendan för forskning och utveckling i fråga om flera områden som är strategiskt viktiga för transportsektorn, främst smarta elnät, alternativa bränslen som bioenergi och väte samt bränsleceller och energilagring. Lämpliga kopplingar till den europeiska strategin för transportteknik kommer att göras.

Samtidigt som Horisont 2020 anger det allmänna ramverket för transportforskning och transportinnovation, är det mycket viktigt att mer i detalj ange prioriteringarna och hur finansieringen av forskning och innovation inom bilindustrin ska se ut. Mot bakgrund av rapporten från Cars 21 är kommissionen övertygad om att finansiering bör täcka verksamhet som ligger närmare marknaden, till exempel offentlig upphandling, standardisering och demonstration. Samarbetsformen offentlig-privata partnerskap bör lyftas fram som det smidigaste och snabbaste verktyget och man bör försöka uppnå synergieffekter med nationell finansiering.

Dessutom bör man ytterligare undersöka eventuella synergieffekter mellan sektorn och EIT<sup>12</sup>, framförallt inom ramen för de planerade KIC:erna<sup>13</sup>, inom områdena tillverkning med mervärde och rörlighet i städer.

Kommissionen kommer att göra följande:

- Arbeta tillsammans med industrin för att utarbeta ett förslag om **det europeiska initiativet för gröna bilar** (som uppföljning av det offentlig-privata partnerskapet

---

<sup>8</sup> KOM(2011) 834 slutlig, 30.11.2011.

<sup>9</sup> COM(2012) 501.

<sup>10</sup> KOM(2011) 144 slutlig.

<sup>11</sup> <http://setis.ec.europa.eu/>

<sup>12</sup> Europeiska institutet för innovation och teknik.

<sup>13</sup> Kunskaps- och innovationsgrupper.



det europeiska initiativet för gröna bilar) inom ramen för Horisont 2020, inklusive en plattform för att utveckla ren och energieffektiv fordonsteknik, vilket poängterades i meddelandet om industripolitik<sup>14</sup> från 2010. Initiativet kommer att locka fram privat finansiering som hjälp för att ta itu med de viktigaste utmaningarna som föreslås för Horisont 2020.

### Tillgång till finansiering

Tillsammans med det europeiska forskningsprogrammet spelade finansiering från EIB i form av lån och lånegarantier en avgörande roll bland återhämtningsåtgärderna för bilsektorn under krisen 2008–2009. Genom att EIB stödjer större investeringar i ren teknik hjälper banken till att garantera bilindustrins konkurrenskraft under kommande år. Vid tidpunkten för den tidigare krisen ökade EIB sin lånevolym till bilindustrin från i genomsnitt två miljarder euro per år till nästan 14 miljarder euro under perioden 2009–2010. De aktuella lånevolymerna minskade under 2011 vilket bland annat hade sin grund i att det blev lättare att låna från kommersiella banker. Eftersom företagen slutför de forsknings- och innovationsprojekt som för närvarande finansieras av EIB och nya projekt verkar nödvändiga för att nå bränsleeffektivitetsmålen för 2020, är EIB väl rustat för att klara dessa nya behov. Det kapitaltillskott på 10 miljarder euro till EIB som Europeiska rådet beviljat leder förmodligen också till fler möjligheter för bilsektorn, framförallt i fråga om innovation och resurseffektivitet.

Kommissionen kommer att göra följande:

- Fortsätta arbeta med EIB för att se till att **finansiering av forskning och innovation på bilområdet är tillgänglig**, framförallt för att klara bränsleeffektivitetsmålen för 2020 samtidigt som man upprätthåller nödvändiga bedömningsförfaranden för att säkerställa investeringarnas långsiktiga hållbarhet.
- Stödja EIB i bankens arbete för att **underlätta små och medelstora företags och medelstora marknadsnoterade företags tillgång till finansiering**. Även om den administrativa bördan anses låg, kommer kommissionen att än en gång undersöka vilka verktyg som skulle kunna förbättra små och medelstora företags tillgång till finansiering, **framförallt om företagen har svårt att få lån från kommersiella banker**. Undersöka tillhandahållande av handelsfinansiering eller en global kredit för leverantörer i ett land och eventuellt andra alternativ.
- Tillsammans med EIB undersöka möjligheter att **finansiera projekt med koppling till eldrivna transporter**, inklusive via särskilt tekniskt stöd, till exempel så som sker inom Elenainstrumentet<sup>15</sup>.

### Lägre koldioxidutsläpp

Genom att främja ny mindre energiintensiv teknik i fordon som sänker koldioxidutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt bidrar man till ökat mervärde, fler arbetstillfällen i bilindustrin och till att EU:s energiberoende minskar eftersom oljeimporten sjunker.

---

<sup>14</sup> KOM(2010) 614.

<sup>15</sup> Elena (European Local ENergy Assistance) instrument för tekniskt stöd till projekt om hållbar energi i städer och regioner.

EU:s strategi från 2007 innehöll omfattande åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon<sup>16</sup>. Det rörde sig bland annat om åtgärder i fråga om tillgång och efterfrågan där insatser inom motorteknik kompletterades med andra, exempelvis i fråga om alternativa bränslen, förarbeteende och tekniska förbättringar. I enlighet med förslagen i kommissionens färskas vitbok om transportpolitik är det viktigt att utforma de lämpligaste förslagen för att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter. Detta ska baseras på en noggrann bedömning av kostnader och fördelar och även av fordonseffektivitet, fordonsanvändning och infrastruktur.

Om fordonen blev mer aerodynamiska skulle också bränsleförbrukningen och utsläppen kunna minska betydligt. Kommissionen planerar en översyn av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vägfordon, vilket bland annat ska ge bränslebesparingar på upp till 10 % genom ändringar av befintliga lastbilar och ny design av framtida lastbilar för att förbättra aerodynamiken.

När det gäller lätta fordon fastställs i respektive förordning om koldioxidutsläpp utsläppsmål på 95 g CO<sub>2</sub>/km för bilar och 147 g CO<sub>2</sub>/km för skåpbilar till 2020. Genomgången av dessa förordningar har lett till att kommissionen föreslagit åtgärder för att till 2020 uppnå dessa mål på ett kostnadseffektivt sätt.

För att bilindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och innovationssatsningar är det också önskvärt att det finns prognoser i god tid för nivån på koldioxidmålen och hur de ska uppnås efter 2020, med beaktande av unionens långsiktiga mål för klimatförändringen.

#### Kommissionen

- antog nyligen förslag för att börja tillämpa **2020 års koldioxidmål för bilar och skåpbilar**<sup>17</sup>. I förslaget siktas på en fortsättning av bestämmelser om miljöinnovation, superkrediter för fordon med låga koldioxidutsläpp och undantag för de minsta tillverkarna.
- kommer att inleda ett brett samråd om **hur regelverket för koldioxidutsläppen från bilar och skåpbilar efter 2020 ska se ut**. Under samrådet kommer man att begära synpunkter på flera aspekter. Dessa synpunkter kommer därefter att påverka den kommande politikens utformning och ambitionsnivå inom ramen för den planerade genomgången<sup>18</sup>. Kommissionen kommer att beakta frågor som kostnadseffektivitet, den förväntade teknikutvecklingen för att minska koldioxidutsläppen och andra relevanta faktorer.
- kommer att **infoga ovanstående politiska åtgärder i en bredare och mer integrerad politik om minskning** av koldioxidutsläpp från vägtransporter genom tillämpningen av vitboken om transportpolitik som omfattar fordonsteknik, infrastruktur, förarbeteende och andra åtgärder.
- kommer att föreslå en översyn av direktiv 96/53/EG i början av 2013 för att möjliggöra en **mer aerodynamisk utformning av lastbilar**.

---

<sup>16</sup> KOM(2007) 19 slutlig.

<sup>17</sup> COM(2012) 393 och COM(2012) 394.

<sup>18</sup> COM(2012) 393 final.

## Föroreningar och buller

Under de senaste åren har det blivit tydligt att dagens förfaranden för att mäta lätta fordons (bilar och skåpbilar) föroreningar, koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning inte återspeglar verklig körning i tillräcklig utsträckning. På global nivå förbereds därför en genomgång av körcyklerna och provningsförfarandet. Genomgången ska baseras på uppgifter om körning under verkliga förhållanden. Om ändringar av regelverket och finansiella incitament ska ge förväntade minskningar och för att göra konsumentinformationen pålitlig, är det viktigt att förbättra provningscykeln och fastställa tydliga provningsvillkor som ger jämförbara och representativa värden.

Många medlemsstater uppfyller dessutom inte lagstadgade krav på luftkvalitet och har stora problem med koncentrationer av kvävedioxid i omgivningsluften. Framförallt rör det sig om att luftkvalitetskraven i direktiv 2008/50/EG inte uppfylls i städer ("hot spots") främst i fråga om partiklar, kväveoxider och ozon. Denna situation uppkommer delvis beroende på att utsläppen från fordon i lokal trafik av kväveoxider (kväveoxid + kvävedioxid) förmodligen är klart högre vid verkliga körförhållanden än de lagstadgade utsläppsgränserna som mäts vid en provningscykel, speciellt i fråga om dieselfordon.

Med tanke på det akuta luftkvalitetsproblemet finns det ett behov av att fortsätta med genomförandet av Euro 6 enligt planerna och ringa in åtgärder så snart det är möjligt för att ytterligare minska utsläppen från fordon i trafik.

Kommissionen inser vikten av att minska utsläppen av kväveoxider från verklig körning för att uppnå dagens och kommande mål i lagstiftningen om luftkvalitet. Som en följd av detta och för att tillämpa kraven i förordning (EG) 715/2007 inledde kommissionen i januari 2011 utvecklingen av morgondagens provningsförfarande som ska inlemmas i typgodkännandeförfarandet och som ska direktmäta kväveoxidutsläppen från lätta fordon vid verkliga körförhållanden.

Utsläpp av kväveoxider vid verklig körning som uppmäts med detta förfarande bör registreras och meddelas från och med de obligatoriska datumen för Euro 6 (2014). Senast tre år efter dessa datum bör detta förfarande användas tillsammans med NTE-utsläppsgränsvärden (not to exceed), som ger en kraftig sänkning av kväveoxidutsläpp vid verklig körning jämfört med de utsläppsnivåer som skulle gälla utan det förfarandet. Dessa ytterligare tre år som beviljas för att införa bindande NTE-gränser anses nödvändiga eftersom kommissionen är medveten om att dieselfordon i många fall måste omkonstrueras grundligt för att under normala körförhållanden uppnå Euro 6-gränsvärdena för kväveoxidutsläpp.

Dessutom går lagstiftningen om bullerutsläpp från fordon igenom med en konsekvensbedömning som underlag. Strängare gränsvärden kommer att minska antalet sjukdomar med koppling till buller. Under de senaste åren har ett nytt provningsförfarande utvecklats och testats. Det ligger närmare verkliga körförhållanden och kan nu börja tillämpas. Tillsammans kan dessa bestämmelser bidra till minskat vägtrafikbuller.

Kommissionen

- kommer att aktivt stödja utvecklingen och tillämpningen av en **ny körtestcykel och ett nytt provningsförfarande** som mer liknar verkliga körförhållanden för att mäta bilar och skåpbilars bränsleförbrukning och utsläpp, och med beaktande av EU-marknadens egenskaper. Metoderna för att låta den nya cykeln och det nya

förfarandet ingå i EU:s rättsliga ramverk bör definieras före 2014, och det gäller även metoderna för jämförelse med de koldioxidmål som fastställs med den gamla cykeln och det gamla förfarandet som underlag. I fråga om provning av utsläpp bör tillämpningen av den nya cykeln och det nya förfarandet leda till att Euro 6-gränsvärdena klaras vid verkliga körförhållanden med lämpliga övergångsarrangemang från och med 2014 till 2017. I fråga om provning av koldioxidutsläpp bör tillämpningen av den nya cykeln och det nya förfarandet beakta, och vara förenlig med, de miljömål som redan definierats samtidigt som man undviker att i onödan belasta aktörerna. Man ska också beakta definitionen av räckvidd för eldrivna fordon.

- kommer att före 2014 föreslå kompletterande **åtgärder för att kontrollera utsläpp av föroreningar från fordon i trafik**. Åtgärderna ska grundas på en noggrann analys med målet att sådana utsläpp ska minska, vilket bidrar till förbättrad luftkvalitet.
- föreslog i december 2011 **en ny förordning om fordonsbuller**<sup>19</sup> som del av en integrerad strategi för att minska omgivningsbuller bland annat genom ett nytt provningsförfarande för bullermätning och ytterligare minskning av fordonsbuller. Industrin bör få en lämplig omställningstid som är förenlig med de tekniska anpassningar som krävs.

## Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet har varit och kommer att under många år fortsätta vara en prioritering för EU:s och medlemsstaternas politik. Den är ett intressant exempel på effektiv tillämpning av integrerad politik. EU är världsledande inom trafiksäkerhet och vår fordonsflotta är jämförelsevis ny och säker. Bilarnas konstruktion spelar en viktig roll både för att undvika olyckor och för krocksäkerheten. På det området har de säkerhetssystem som gjorts obligatoriska via EU:s typgodkännanderamverk spelat en viktig roll.

Antalet döda inom vägtrafiken har sjunkit kraftigt genom en kombination av åtgärder på EU-nivå, nationell nivå och lokal nivå som är inriktade på fordon, förare och infrastruktur. Dessa glädjande siffror får dock inte leda till självbelåtenhet, och därför har ett nytt mål för 2020 om en halvering av antalet döda inom vägtrafiken inom EU jämfört med 2010 lagts fram<sup>20</sup>.

## Kommissionen

- kommer att fortsätta bedriva vägtrafiksäkerhetsarbete i enlighet med viktigaste områdena och målen i dess **politiska riktlinjer 2011–2020**<sup>21</sup>, som omfattar åtgärder om fordon, infrastruktur och förarbeteende. Det gäller att hitta den rätta blandningen av regleringsåtgärder och andra åtgärder som ska baseras på en ingående konsekvensbedömning. Prioriteringarna omfattar motorcyklar, säkerhet hos nya fordonsteknologier och teknologier som stödjer förarbeteende och efterlevnad av trafikregler (intelligenta farthållarsystem, bältespåminnare, intelligenta transportsystem, miljövänlig körning).

---

<sup>19</sup> KOM(2011) 856 slutlig.

<sup>20</sup> KOM(2010) 389 slutlig.

<sup>21</sup> Samma.

- kommer att ytterligare främja användningen av **intelligenta transportsystem**, inklusive system som kan samarbeta med varandra, framförallt nödanropssystemet ”eCall” som är EU-täckande. Om eCall, som kan rädda liv, ska kunna tas i drift från och med 2015 krävs lämpliga lagstiftningsmässiga åtgärder som ger hög grad av samordning och en fullständig användning av alla komponenter.
- uppmanar medlemsstaterna, lokala myndigheter och aktörer att samarbeta på ett konstruktivt och samordnat sätt för att utveckla de mest lovande åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten och använda intelligenta transportsystem. Kommissionen genomför också en ingående analys av de lämpligaste säkerhetssystemen i fordon för att ytterligare förbättra vägtrafiksäkerheten i EU. Dessutom förbereder man en färdplan för tillämpningen som är planerad till slutet av 2013.

### **Alternativa bränslen och infrastruktur**

En lämplig diversifiering av de energikällor som används för transporter kommer att bidra till att EU:s klimatmål uppnås och till en trygg energiförsörjning inom unionen. Det finns visserligen betydande kolvätereserver, men det finns risk att priserna blir allt mer volatila i takt med att överkapaciteten minskar. Parallellt med förbättrad energieffektivitet behövs även marknadsföring av alternativa bränslen som elektricitet, väte, hållbara biobränslen, metan (naturgas och biometan) och LPG. När det gäller det övergripande politiska ramverket bör man bedöma fördelarna med varje kombination av bränsle och drivsystem enligt principen ”från källa till hjul”<sup>22</sup>, och även beakta livscykeln. Eftersom många bränslen är nya, bör det ske en ständig övervakning av deras prestanda.

För att alternativa bränslen ska vinna marknadsandelar måste en lämplig infrastruktur byggas upp. Det tillsammans med påföljande utveckling av en marknad för relevanta fordon skulle också gynna ekonomisk tillväxt och ge fler arbetstillfällen. Utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen bör följa den tekniska utvecklingen och marknadspenetreringen för fordon som drivs med alternativa bränslen, samtidigt som deras kostnadseffektivitet ska vara en faktor. Olika former av offentligt stöd för infrastruktur är möjligt: pilotprojekt, standardisering, investeringsstöd och lagstiftning. Politiken kan stödja marknadsintroduktion, men efter det stadiet måste marknaderna själva bestämma om vilka lösningar som är bäst inom det politiska ramverket och med beaktande av ekonomiska och samhällseliga följder.

Kommissionen förbereder för närvarande paketet miljövänlig energi för transport som bör ge ett ramverk för investeringar och teknisk utveckling på det här området. Paketet ska underlätta utvecklingen av en inre marknad för fordon och fartyg med alternativa bränslen, inklusive nödvändig infrastruktur genom att undanröja tekniska och regleringsmässiga hinder inom EU.

I fråga om elfordon gav kommissionen 2010 i uppdrag åt Europeiska standardiseringsorganisationen att anta nya normer för att garantera driftskompatibilitet och möjlighet till anslutning mellan strömförsörjningsplatsen och det eldrivna fordonets laddningsanordning. Standardiseringsförfarandet har hittills inte lett fram till något tillfredsställande resultat. I rapporten från Cars 21 efterlystes en enda norm för hela EU. Kommissionen kommer att undersöka anslutningen mellan fordonet och elnätet och även övervaka nya företagsmodeller som kan främja synergier mellan ellagring i elfordon och den flexibilitet som elsystemen kräver, inklusive gemensamma normer och protokoll för

---

<sup>22</sup> Integrering av utsläpp under bränslets hela livscykel, inklusive utvinning, produktion och faktisk användning.

anslutning mellan elfordon och elnätet, samt driftskompatibilitet i fråga om kommunikation och betalning.

Tydlig information, exempelvis märkning, för konsumenterna om bränslen och vilka fordon de passar för behöver belysas ytterligare. Kommissionen kommer att noga övervaka frågan med hjälp av en pågående undersökning av hur marknaden för fordonsbränslen fungerar ur konsumentperspektiv<sup>23</sup>.

Kommissionen

- kommer inom de närmaste månaderna att föreslå en **strategi för alternativa bränslen**, som del av paketet miljövänlig energi för transport, för att tillgodose behovet av flera alternativa bränslen för att uppnå EU:s klimat- och miljömål och i fråga om en tryggad energiförsörjning för EU.
- kommer att som del av paketet miljövänlig energi för transport **anta ett lagstiftningsförslag om en alternativ bränsleinfrastruktur**, som bland annat berör utvecklingen av en minsta infrastruktur för bränslepåfyllning/laddning och gemensamma normer för vissa bränslen, inklusive elfordon.
- kommer senast 2013 att föreslå lagstiftningsåtgärder för att skapa praktiska och tillfredsställande lösningar för **infrastrukturen för laddningsgränssnitt för elfordon** inom EU, om ingen överenskommelse kan nås – via standardiseringsprocessen – om ett frivilligt åtagande bland berörda aktörer. Den kommer vidare att beakta synergieffekter mellan elsystemen och elfordonen.
- kommer att fortsätta dialogen med relevanta aktörer om ett **bränslemärkningssystem** som är förenligt med relevanta europeiska normer för att ge lättfattlig information om vilka bränslen vid påfyllningsstationer som passar vilka fordon.
- **kommer att övervaka** genomförandet av de nationella handlingsplanerna för förnybar energi, framförallt den faktiska biobränslehalten som används i olika medlemsstater **och kompatibiliteten** hos bränslen med olika typer av fordonsteknik.

#### 4.2. Förbättrade marknadsförutsättningar

En förutsättning för att vi ska kunna bibehålla en biltillverkningsbas i Europa är att affärsvillkoren är gynnsamma. I fråga om flera av dessa villkor, exempelvis arbetsrätten, vilar ansvaret på nationell politik. EU:s politik har också ett klart inflytande på ramvillkoren, främst genom lagstiftningspolitiken. Även fortsättningsvis prioriterar kommissionen att förbättra affärsvillkoren för Europas industri genom att tillhandahålla ett tillförlitligt, förutsägbart och gynnsamt ramverk och genom att tillämpa principerna om smart lagstiftning, exempelvis kostnadseffektivitet, omställningstider, långsiktiga mål och samråd med aktörer.

---

<sup>23</sup> Undersökningen kommer att visa om konsumenterna kan fatta informerade köpbeslut, till exempel när det gäller frågor om att förstå information och hur transparent informationen är. Det kan handla om förståelse av information på märkning, förståelse av skillnader mellan bränslen och hur lämpliga olika bränslen är för bilar. Resultaten kommer att offentliggöras i slutet av 2013.

## En starkare inre marknad

En välfungerande inre marknad med lika villkor är en av de viktigaste förutsättningarna för en stark och blomstrande europeisk bilindustri på lång sikt. Det gäller inte minst i dagens svåra ekonomiska läge med tillverkare som är hårt pressade att anpassa kapaciteten.

Den europeiska bilindustrin representerar ett stort antal små och stora företag som är aktiva inom olika delar av distributions-, leverantörs- och servicekedjan. Denna mångfald anses vara en styrka och tillgång inför framtiden, eftersom dagens små företag kan ta fram strategiska innovationer längre fram och växa till stora aktörer. Det är därför viktigt att gynna konstruktivt, transparent och respektfullt samarbete mellan olika aktörer inom bilindustrin. Detta gäller även reparations-, underhålls- och kundsektorn.

Ändringarna av konkurrenslagstiftningen om distribution av motorfordon i Europa (till följd av att gruppundantagsförordningen om motorfordon 1400/2002 upphör att gälla) kan påverka de vertikala relationerna mellan fordonstillverkare och distributörer. För att denna förändring ska hanteras på ett balanserat sätt, uppmuntrar kommissionen ett självreglerande initiativ. Kommissionen kommer vidare att fortsätta se till att EU:s konkurrensregler på marknaderna för distribution av motorfordon och för tillhandahållande av reparations- och underhållstjänster samt distribution av delar upprätthålls.

Ett annat viktigt mål för fordonsföreskrifter är att stärka EU:s inre marknad för motorfordon. Även om föreskrifterna är identiska inom EU, måste det erkännas att marknadsvillkoren skiljer sig kraftigt åt mellan medlemsstaterna. Åtgärder, till exempel i form av ekonomiska incitament, för att främja rena och energieffektiva fordon är utformade på olika sätt. Dessa skillnader kan minska möjligheterna att utveckla och marknadsföra sådana fordon. Det är alltså nödvändigt att den typen av åtgärder samordnas i högre utsträckning.

För konsumenterna är även marknaden för begagnade bilar viktig. En undersökning kommer att ske av hur den marknaden fungerar.

Kommissionen kommer

- att senast 2013 inrätta en dialog mellan **intressenter för att uppmuntra dem att arbeta för gemensamma principer om vertikala arrangemang** för distribution av nya fordon. Intressenterna uppmanas att på ett konstruktivt sätt delta i dialogen med målet att resultatet ska bli balanserat.
- att under 2012 lägga fram **riktlinjer för ekonomiska incitament** för rena och energieffektiva fordon som medlemsstaterna kan införa för att främja starkare samordning, för att maximera fordonens miljöeffektivitet och begränsa marknadssplittringen<sup>24</sup>. Den typen av incitament bör inte vara tekniskspecifika utan grundas på objektiva och allmänt tillgängliga uppgifter, till exempel koldioxidutsläpp från fordon. Medlemsstaterna uppmanas att beakta dessa riktlinjer när de utformar sina incitamentsprogram.

---

<sup>24</sup> Åtgärder som utgör statligt stöd kommer även fortsättningsvis att bedömas enligt relevanta regler för statligt stöd.

## Smart lagstiftning

En sund och dynamisk inre marknad behöver också lämplig lagstiftning som erbjuder ett investeringsvänligt klimat och som gör att man undviker onödiga bördor för intressenterna. Bilprodukter regleras i huvudsak genom EU:s rättsliga ramverk för typgodkännande. Även om det systemet verkar fungera tillfredsställande, måste det ständigt utvärderas för att förbättras. Det är framförallt nödvändigt att gå igenom förfarandena för övervakning av bilprodukter som släpps ut på EU-marknaden så att man kan vara säker på att fordonen är säkra och att medborgarna fullt ut kan lita på gällande regelverk. På så vis får aktörerna lika villkor och konsumenternas förtroende för att produktregleringen är effektiv ökar, samtidigt som man minskar de administrativa bördorna.

Principerna om smart lagstiftning har varit nyckelresultatet i den första genomgången av Cars 21 och de bekräftades på nytt genom nylanseringen. I slutrapporten från Cars 21 betonades ytterligare vikten av att beakta dagens konkurrenstryck på kostnader, lagstiftningens kumulativa effekt och situationen för små och medelstora företag. En omfattande och enhetlig **tillämpning av principerna om smart lagstiftning kommer att säkerställas**. Vid tillämpningen kommer man att integrera en djupgående bedömning av effekterna på industrin, samhället och övriga intressenter, framförallt kostnader och fördelar, varvid man beaktar att det ska vara ekonomiskt överkomligt att köpa och äga en bil eftersom det är en förutsättning för att bibehålla en stark marknad. Mot bakgrund av detta bör konsekvensbedömningen av förslag på politiska åtgärder som är relevanta för bilindustrin, exempelvis de som nämns i övrigt i detta meddelande, systematiskt omfatta en bedömning av konkurrenskraften för att fastställa vilka effekter nya åtgärder får på bilindustrin. Om dessa principer tillämpas kan man vara säker på att kommissionens förslag kommer att vara **välriktade och kostnadseffektiva**.

Kommissionen kommer

- att genomföra en omfattande och grundlig utvärdering av typgodkännanderamverket för fordon. Under 2013 kommer den att anta ett förslag för att förbättra **typgodkännanderamverket så att det även omfattar bestämmelser om marknadsövervakning** på områden där det fastställs att det behövs. Detta kommer att leda till att fordon och fordonskomponenter är säkra och uppfyller relevanta rättsliga krav och att ramverket uppfyller relevanta politiska mål.
- att inom ramen för sitt konsekvensbedömningssystem **göra en noggrann bedömning av konkurrenskraften i fråga om relevanta större kommande initiativ, inte minst de som har betydande påverkan på bilindustrin**. Vid bedömningen av konkurrenskraften kommer man att beakta den ekonomiska situationen och hur ett nytt initiativ förmodligen kommer att påverka branschens konkurrenskraft, framförallt globalt. Framtida frihandelsavtal, säkerhetsinitiativ, utsläppsinitiativ och andra initiativ som har stor påverkan på fordon kommer att bedömas ur ett konkurrensperspektiv. Detta är i linje med riktlinjerna för att bedöma påverkan på olika sektorerers konkurrenskraft inom kommissionens konsekvensbedömningssystem<sup>25</sup> som också beaktar de övergripande följderna för samhället och ekonomin. Dessa principer upprepades nyligen i det uppdaterade meddelandet om industripolitik.

---

<sup>25</sup> Kommissionens arbetsdokument SEC(2012) 91 final, 27.1.2012.



- att undersöka möjligheten av att **genomföra en proportionerlig ekonomisk analys i fråga om vissa genomförandeakter, med befintlig fordonslagstiftning som underlag**, och det eventuella mervärde det kan ge. Det rör sig om exempelvis förslag om genomgång av krav på utsläpp genom avdunstning för fordon i kategori Euro 6 och åtgärder för att förhindra otillåtna förändringar i fråga om fordon i kategori L (motordrivna två-, tre-, och fyrhjulingar). Om dessa akter förväntas få betydande påverkan kommer de dock att åtföljas av konsekvensbedömningar i linje med kommissionens riktlinjer för konsekvensbedömning.

### 4.3. Förbättra konkurrenskraften på globala marknader

Bilindustrin är utan tvivel global. Handel med bilprodukter ökar stadigt och marknader i tredjeländer blir allt viktigare för EU. Den europeiska bilindustrin har en mycket stark internationell ställning och kan utnyttja marknadsmöjligheterna på både mogna och framväxande marknader, vilket delvis kompenserar den svåra situationen på den europeiska marknaden. Dagens situation kan dock inte tas för given. Den internationella konkurrensen skärps i snabb takt med nya aktörer och ständigt pågående teknikutveckling. Samtidigt är det svårt att upprätthålla en öppen global marknad, inte minst med tanke på befintliga och nya icke-tariffära handelshinder. Medan industrin strävar efter att behålla sin konkurrenskraft är den offentliga politikens roll att garantera lika villkor i fråga om marknadsåtkomst. Med det i minnet förespråkas i rapporten från Cars 21 handelspolitiska åtgärder, exempelvis marknadsåtkomst och harmonisering av regelverk.

#### Handelspolitik

Handels- och industripolitiken bör i hög grad samordnas.

I fråga om handelsinstrument anses frihandelsavtal vara ett viktigt verktyg för att förbättra marknadsåtkomsten i tredjeländer. Effektivaste sättet att avlägsna icke-tariffära handelshinder är godkännandet av internationella föreskrifter inom ramen för 1958 års FN/ECE-avtal<sup>26</sup>. Det finns också ett behov av att förstärka det bilaterala samarbetet om regelverk med tredjeländer, till exempel med dem som inte är avtalslutande parter i detta avtal, för att avlägsna icke-tariffära hinder inom bilsektorn.

Kommissionen kommer

- att fullt ut beakta vikten av att bibehålla en stark och konkurrenskraftig biltillverkning i Europa när den genomför sin handelspolitik med hjälp av både multilaterala och bilaterala verktyg. Bägge typerna av verktyg bör användas för att ta itu med nyckelfrågorna att **avlägsna tariffära och icke-tariffära hinder. Frihandelsavtalen bör vara inriktade på att avlägsna tullar och icke-tariffära hinder**. De övergripande resultaten av varje förhandling på handelsområdet kommer att bedömas noggrant och övergripande.
- att bedöma handelsavtalens inverkan samt deras kumulativa inverkan på branschens konkurrenskraft. Detta ska ske genom en undersökning av redan slutna frihandelsavtal och av dem som förväntas slutas inom en nära framtid.

---

<sup>26</sup> 1958 års överenskommelse från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa om internationell teknisk harmonisering inom motorfordonssektorn.

Undersökningen kommer att inledas inom kort av kommissionen och vara klar i slutet av 2013. Resultaten kommer därefter att diskuteras med relevanta intressenter.

- att komplettera multilateralt samarbete om regelverk inom FN/ECE-ramverket med **bilateralt samarbete om regelverk** framförallt med nya nyckelaktörer, men även med exempelvis USA (inom det transatlantiska ekonomiska rådet) och Japan.

### **Internationell harmonisering**

Kommissionen har prioriterat internationell harmonisering av fordonsföreskrifter under flera år. Om man ingår gemensamma föreskrifter med andra större marknader runt om i världen får man fördelar i form av lägre kostnader för efterlevnad, skalfördelar och färre tekniska handelshinder. Det övergripande målet måste vara att fastställa principen ”provad en gång - godkänd överallt” samtidigt som man främjar och upprätthåller högsta säkerhets- och miljönormer. I slutrapporten från Cars 21 fastslås att det effektivaste instrumentet för internationell harmonisering av föreskrifter är FN/ECE-avtalet från 1958 under förutsättning att det anpassas till behoven hos framväxande ekonomier och så att det möjliggör ömsesidigt erkännande av internationella helfordonstypgodkännanden med kategorin personbilar som inledning. Kommissionen är besluten att genomföra flera åtgärder under kommande år.

Kommissionen kommer

- att främja och aktivt stödja ytterligare internationell harmonisering av fordonsföreskrifter enligt vad som anges nedan. En central punkt är **reformeringsen av 1958 års FN/ECE-avtal** som ska göra det **attraktivare för tredje marknader** att anta och tillämpa internationella föreskrifter. Medlemsstater och intressenter uppmanas att stödja det arbetet. Kommissionen kommer att styra utvecklingen av ett första förslag för det ändrade avtalet från 1958 i mars 2013.
- att bidra till **utvecklingen av ett första förslag till nya föreskrifter<sup>27</sup> om internationellt helfordonstypgodkännande** senast i november 2013. Det internationella helfordonstypgodkännandet kommer att leda till kraftigt minskade administrativa bördor kopplade till introduktionen av samma fordonsmodell i länder som är avtalsslutande parter i 1958 års avtal.

Parallellt med arbetet i fråga om 1958 års avtal kommer kommissionen också att sträva efter att nå konkreta resultat inom ramen för 1998 års avtal<sup>28</sup>. Tack vare den politiska energi som skapades genom högnivågruppen EU–USA om sysselsättning och tillväxt och uttalandet från mötet i Los Cabos<sup>29</sup> som erkände de potentiella fördelarna med ett omfattande frihandelsavtal mellan EU och USA, finns det bättre förutsättningar för ett ökat engagemang från USA och mer framgångsrikt arbete inom ramen för 1998 års FN/ECE-avtal. De mest lovande områdena är banbrytande teknik, och då främst vätedrift och eldrift. Under 2011 har kommissionen tillsammans med organ från USA gått i täten inom ramen för det transatlantiska ekonomiska rådet för att inleda arbetet beträffande elfordon. Som en följd av detta inrättades två informella arbetsgrupper. Den första om säkerhetskrav och den andra om elfordons

---

<sup>27</sup> Enligt de fastslagna principerna i 1958 års avtal behöver de avtalsslutande parter som tillämpar de strängaste versionerna av föreskrifterna om det internationella helfordonstypgodkännandet inte godta typgodkännanden utfärdade enligt mindre stränga versioner.

<sup>28</sup> Inom ramen för 1998 års avtal utvecklas enhetliga tekniska föreskrifter.

<sup>29</sup> MEMO/12/462, 19.6.2012.

miljöprestanda. Grupperna väckte snabbt intresset från många andra avtalsslutande parter och har vuxit till multilaterala fora inom 1998 års avtal. Konkreta resultat borde bli verklighet under närmaste år.

Kommissionen kommer

- **att leda arbetet i de två informella arbetsgrupperna om (1) säkerhet och (2) elfordons miljöprestanda** med målet att under 2014 komma överens om enhetliga tekniska föreskrifter om säkerheten hos elfordon och ett gemensamt tillvägagångssätt i fråga om strategier för elfordons miljöprestanda. De informella arbetsgrupperna lanserades på initiativ av både EU och USA, men har redan fått många medlemmar, till exempel från Japan, Kina och Kanada. Överenskommelsen om enhetliga tekniska föreskrifter om elfordons säkerhet kommer att vara av avgörande betydelse för att ge skalfördelar för tillverkarna och för att övertyga konsumenterna om att elfordon är tillräckligt säkra.
- med synpunkter från intressenter som underlag, att främja fördjupat internationellt samarbete mellan standardiseringsorgan för att få fram gemensamma eller kompatibla standarder om elfordons säkerhet, infrastruktur och driftskompatibilitet.

#### **4.4. Att föregripa anpassning och hantera omstrukturering**

Ekonomiska och sociala parametrar utvecklas med tidens gång och påverkar tillverkningsorters konkurrensförmåga. De företag, arbetstagare och ekonomier som snabbast anpassar sig till nya villkor är de som blir vinnare på de globala marknaderna. Styrkan i Europas ekonomi ligger i kunskap och spetsförmåga. Detta betyder att Europa måste investera i sitt humankapital och anpassa sin produktionskapacitet till den nya verkligheten som ny teknik och marknader som ständigt förändras. Offentlig inblandning bör vara inriktad på att hjälpa arbetstagare och företag att genomföra denna anpassning, säkra den inre marknaden och lika villkor och dessutom se till att de negativa samhällsliga följderna av omstruktureringar blir så små som möjligt.

#### **Humankapital och kompetens**

Investering i humankapital genom kompetensutveckling och utbildning är nödvändigt för att behålla tillverkning i Europa. Om bilindustrin ska kunna växa och vara konkurrenskraftig måste den ha tillgång till utbildad arbetskraft, likaså om den ska vara ledande inom banbrytande teknik. Å andra sidan står industrin redan inför problem med brist på kvalificerad arbetskraft och behovet av att kartlägga vilka kvalifikationer som behövs i framtiden. Det är nödvändigt att arbetstagare har rätt kvalifikationer samt att de får yrkesutbildning och får ta del av livslångt lärande.

Kompetensbrist är en mycket viktig fråga. Det behövs snara åtgärder med långsiktiga mål på nationell nivå för att på ett grundläggande sätt modernisera utbildnings- och fortbildningssystem för att se till att kompetensnivån bibehålls. Det kan ske genom bl.a. nya kursplaner, utbildning och fortbildning via IKT och nya partnerskap med arbetsgivare. På europeisk nivå är detta ett problem även inom andra sektorer än bilsektorn. Kommissionen kommer att inom kort ange flera strategiska prioriteringar för att ta itu med dessa frågor i sitt meddelande ”Nytänkande om utbildning: investeringar i kompetens för bättre socio-ekonomiska resultat”. Som horisontell fråga behandlas den också inom Europas

sysselsättningspolitik, främst genom det nyligen antagna sysselsättningspaketet<sup>30</sup>. Dessutom kommer följande sektorsövergripande initiativ att få mycket stor betydelse. Mot bakgrund av de skiftande kompetensbehoven på EU:s arbetsmarknad kunde en lösning vara att locka nödvändig kompetens från tredjeländer.

Kommissionen kommer

- mot bakgrund av den nyligen färdigställda bedömningen av genomförbarhet och mervärde, under 2013 stödja inrättandet av ett **uropeiskt råd för kompetens på bilområdet**<sup>31</sup>, som ska samla nationella organisationer som bedriver forskning om kompetensutveckling och sysselsättning inom bilsektorn. Kompetensrådet kommer också att omfatta representanter från arbetsgivare och arbetstagare på europeisk och nationell nivå samt utbildningsorganisationer. Kompetensrådet kommer att uppmuntra ”peer learning” grundad på informationsutbyte och bästa praxis och kommer att tillhandahålla en dialogplattform. Det kommer att inleda sitt arbete genom att analysera **trender i fråga om anställning och kompetens inom bilsektorn**, som ska bilda underlag för rekommendationer till politiska beslutsfattare, tillhandahållare av utbildning och fortbildning samt andra intressenter.
- att uppmuntra **användning av Europeiska socialfonden för arbetstagares omskolning och vidareutbildning**. Utan att det påverkar de beslut som kommer att fattas inom den fleråriga budgetramen i fråga om Europeiska socialfonden, kommer medlemsstater att uppmuntras att i högre utsträckning använda systematiska projekt som är inriktade på kompetensbehov, kompetensmatchning, beredskap för förändring samt att föreslå möjligheter till livslångt lärande.

### Att hantera industriell anpassning

Medan bilindustrin å ena sidan står inför problemet att hitta kvalificerad arbetskraft, finns det å andra sidan ett behov av att ta itu med de sociala konsekvenserna när det inte går att undvika att arbetsplatser försvinner. Vissa omstruktureringsbeslut har redan fattats mot bakgrund av minskande försäljning på europamarknaden och fler anpassningar kan komma att bli nödvändiga. Det är ytterst viktigt att undvika att fabriksnedläggningar eller minskad produktion får en dominoeffekt på den regionala ekonomin på grund av uppsägningar. Företagen måste följa EU-direktiven om kollektiva uppsägningar och information och samråd med arbetstagare samt bästa praxis i fråga om beredskap för förändringar<sup>32</sup>. I detta sammanhang är en välfungerande social dialog på alla nivåer (inom företag, lokalt, nationellt och på EU-nivå) en nyckeldel inom beredskap och god hantering av omstruktureringsprocesser. Omstruktureringen är i första hand industrins ansvar, men kommissionen, medlemsstaterna och lokala myndigheter kan komplettera arbetet.

I början av 2012 antog kommissionen en grönbok för att identifiera ändamålsenliga åtgärder för omstrukturering och anpassning till förändringar<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> COM(2012) 173 final, 18.4.2012.

<sup>31</sup> Projekt som drivs av arbetsmarknadens parter med stöd från Europeiska kommissionen och GD Sysselsättning, socialpolitik och lika möjligheter.

<sup>32</sup> Denna bästa praxis omfattade framförallt en text från 2003 betitlad ”Riktlinjer för hanteringen av förändringar och deras sociala konsekvenser”, som dock aldrig formellt antogs av Europapaketet.

<sup>33</sup> COM(2012) 7 final.

Kommissionen har också föreslagit att man fortsätter den Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter under perioden 2014–2020, förbättrar dess funktion och utvidgar dess användningsområde, framförallt till nya typer av arbetstagare (t.ex. tillfälligt anställda). Hittills har fonden gett stöd i 16 fall inom bilsektorn och nästan 21 000 arbetstagare inom sektorn har fått stöd till ett värde av 113 miljoner euro.

Kommissionen kommer

- att fortsätta **övervaka/granska omstruktureringsåtgärder så att de inte bryter mot EU-lagstiftning**, framförallt lagstiftning om statligt stöd och regler för den inre marknaden.
- att **ringa in bästa praxis och främja ett föregripande synsätt på omstrukturering** vid samråd med representanter från regioner med bilintensiv industri, arbetsmarknadsmyndigheter samt intressenter från sektorn, även arbetsmarknadens parter.
- att nylansera **arbetsgruppen med deltagande från flera generaldirektorat för att undersöka och följa upp de största fallen av nedläggningar av bilfabriker och kraftiga neddragningar**. Arbetsgruppen har varit aktiv och mycket effektiv i tidigare fall inom bilindustrin<sup>34</sup>. Arbetsgruppens arbete skulle bestå av att effektivisera användningen av relevanta EU-medel genom att ge tekniskt stöd, minska väntetider, ge råd om effektivaste resursanvändning samt övervaka och rapportera.
- när det gäller fabriksnedläggningar och kraftiga nedskärningar, **att uppmana medlemsstaterna att överväga att använda Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter**.
- att uppmuntra medlemsstaterna att använda **metoder för flexibilitet på arbetsmarknaden och samfinansiering av den via Europeiska socialfonden** som stöd till leverantörer som kan behöva extra tid för att hitta nya kunder efter det att en bilfabrik lagts ned eller den skurit ned produktionen.

## 5. ÖVERVAKNING OCH STYRNING

De konstruktiva diskussionerna i högnivågruppen Cars 21 har satt ljuset på hur givande dialogen bland viktigare intressenter (både från privata och offentliga sidan, samt från det civila samhället) i bilsektorn varit. Och hur viktigt det är att den fortsätter. I det uppdaterade meddelandet om industripolitik efterlystes dessutom inrättandet av en arbetsgrupp för rena fordon.

Kommissionen föreslår att Cars 2020-processen inleds för att övervaka och regelbundet utvärdera genomförandet av rekommendationerna från Cars 21 och åtgärdsplanen. Arbetet skulle innebära att det behövs ett informellt möte på hög nivå, förberett av en Sherpagrupp. För att få sammanhang och kontinuitet skulle gruppen vara samma som för Cars 21, men kunna anpassas vid behov.

---

<sup>34</sup> Till exempel i fråga om VW i Forest i Belgien och MG Rover i West Midlands i Storbritannien.

Man skulle också kunna anordna särskilda tillfälliga möten för att förbättra kommissionens kunskaper på området och få ett bredare samråd med intressenter.

Kommissionen kommer

- att under 2013 **inleda en högnivåprocess kallad Cars 2020** för att övervaka genomförandet av rekommendationerna från Cars 21 samt åtgärderna i denna åtgärdsplan.
- att organisera **tillfälliga expertmöten om frågor som rör ekonomi och konkurrenskraft** inom bilsektorn.

Den nya kommissionen får fatta beslut om processen ska fortsätta i sitt nuvarande format, eller om det behövs ändringar.