



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.2.2009  
KOM(2009) 104 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**"Udspil til imødegåelse af krisen i den europæiske bilindustri"**

**DA**

**DA**

## **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

### **"Udspil til imødegåelse af krisen i den europæiske bilindustri"**

#### **Indledning**

Bilsektoren er et af Europas industrielle flagskibe. Den er en af de vigtigste drivkræfter for vækst, eksport, innovation og beskæftigelse. Den har følgevirkninger ned gennem en lang række andre sektorer. Den går også i høj grad på tværs af grænserne med hensyn til leverandører og producenter samt i afsætningsleddet med hensyn til forhandlere og service, hvilket skaber et netværk af gensidige interesser, som berører alle EU's medlemsstater.

Kommissionen er overbevist om, at EU har brug for en dynamisk og konkurrencedygtig bilsektor. Den økonomiske krise har sat bilsektoren under særligt pres. Korrekt målrettet støtte er nødvendig for at hjælpe industrien og dens arbejdsstyrke gennem nedgangen og tage fat på strukturelle problemer ved at gøre sektoren mere konkurrencedygtig og tilpasse den bedre til fremtidens behov.

Den europæiske bilindustri har en stor fremtid for sig. Eksportresultaterne viser, at den kan fremstille de rigtige produkter til et globalt marked, som fortsat vil vokse. Sektorens arbejdsstyrke har de kvalifikationer, der skal til for at bevare det teknologiske forspring. Den arbejder da også allerede på at fremstille den nye generation af motorkøretøjer, der er nødvendige i lav-CO<sub>2</sub>-samfundet.

I denne meddelelse skitseres det, hvordan EU kan tage forskellige politikker i anvendelse til støtte for bilindustrien. Den angiver rammerne for en europæisk indsats: dvs. de rammer, der angiver, hvordan både EU og medlemsstaterne kan gennemføre de nødvendige foranstaltninger. Forskellige medlemsstater vil sammensætte deres indsats på forskellige måder for at tage hensyn til producenternes, leverandørernes, forhandlernes og arbejdstagernes behov. Alle kan på den mest effektive måde arbejde med den tryghed, som skabes med fælles EU-rammer.

Det indre marked har været en af hovedårsagerne til den europæiske bilindustris livskraft, dens konkurrencedygtige produktion og dens store salgstal. Det vil være af kritisk betydning i opsvingsfasen. Det er derfor af afgørende betydning, at statsstøtte og andre foranstaltninger er meget målrettede og bidrager til at opbygge industriens fremtidige styrke i stedet for at indføre kortsigtede forvridninger, der vil skade konkurrenceevnen på lang sigt. Dette kræver samarbejde og en indsats på niveauet over de nationale beslutninger for at sikre, at disse passer sammen med EU's overordnede ambitioner.

Samtidig kan EU tilbyde en række andre tiltag til skabelsen af en platform, der skal stabilisere industrien og hjælpe den med at komme på fode igen. Denne omfatter foranstaltninger til investering i strategiske teknologier. Den omfatter også tiltag til hjælp for arbejdstagere, hvis arbejdspladser er i farezonen, til at blive omskølet og finde nyt arbejde, samt tiltag til at bevare og udvikle de vigtigste kvalifikationer hos nogle af de mest værdsatte teknikere i Europa. Den omfatter en beslutsom og samordnet indsats til bekæmpelse af eventuelle skridt i retning af protektionisme på de globale markeder. Og industrien vil naturligvis få direkte fordel af de centrale foranstaltninger i Den Europæiske Økonomiske Genopretningsplan, der

skal få långivningen i gang igen, samt af særlige foranstaltninger som f.eks. initiativet for "grønne" biler i Europa.

Disse europæiske rammer for bilsektoren viser, hvorledes en intelligent anvendelse af EU-politikker og nationale politikker ikke blot kan afbøde konsekvenserne for bilindustrien i en tid, hvor den er under stort pres, men også fungere som et springbræt for fremtiden. Det fælles mål er en dynamisk, konkurrencedygtig og bæredygtig bilsektor i EU i de kommende tiår.

## 1. Bilsektorens særlige situation

Bilindustrien er af **central betydning for Europas velstand**. EU er verdens største producent af motorkøretøjer og fremstiller mere end 18 millioner køretøjer om året og næsten en tredjedel af verdens personbiler. Den beskæftiger rigtig mange kvalificerede arbejdstagere. Der er ansat 2 millioner mennesker direkte, men bilindustrien er ansvarlig for ca. 12 millioner arbejdspladser. Den er en vigtig drivkraft for viden og innovation og investerer hvert år mere end 20 mia. EUR i FoU, hvilket gør den til Europas største private FoU-investor. Med en årlig omsætning på 780 mia. EUR og en værditilvækst på mere end 140 mia. EUR yder den et stort bidrag til EU's BNP. Den eksporterer langt mere end den importerer med et overskud på 60 mia. EUR for en samlet eksport på 125 mia. EUR. Den spiller også en central rolle med hensyn til at tackle mange af de vigtigste økonomiske, sociale og miljømæssige udfordringer, som Europa står over for i dag, f.eks. bæredygtig mobilitet og sikkerhed.

Der er en tæt sammenhæng mellem bilproduktionen og **mange andre sektorer**. Elektronikindustrien, maskin- og elektroindustrien, informationsteknologiindustrien, stålindustrien, kemiindustrien, plastindustrien, metalindustrien og gummiindustrien er alle vigtige leverandører. 20 % af EU's stålproduktion og 36 % af aluminiumsproduktionen anvendes til fremstilling af biler. Den har også en meget betydelig **grænseoverskridende** dimension, både i Europa og globalt. Inden for EU er de 250 produktionslinjer fordelt på 16 medlemsstater, og hver eneste medlemsstat er involveret i produktionens forsyningskæde og downstream-salgskæden. Der er typisk omkring 50 virksomheder, der leverer komponenter til fremstillingen af en bilmodel. De er spredt ud over hele Europa, og 75 % af en ny bils merværdi genereres af disse leverandører. Værdien af samhandelen med automobilprodukter inden for Fællesskabet er derfor betydelig og beløb sig til ca. 360 mia. EUR i 2008. En nedgang i bilsektoren rammer derfor andre sektorer og alle EU-medlemsstaterne hårdt.

Den nuværende økonomiske krise er kendetegnet af et pludseligt fald i produktionen. Industriproduktionen i EU faldt med 8,4 % i sidste kvartal af 2008, og alt tyder på, at dette bratte fald forstærkes, efterhånden som ordrebøgerne tømmes. Da 60–80 % af alle køb af nye biler i Europa finansieres ved hjælp af lån, har den finanskrisen, der udløste nedgangen, ramt bilindustrien særlig hårdt: Nedgangen på 20 % er den største, der er konstateret. Lignende tendenser konstateres i sektorer med tæt tilknytning til bilindustrien, som f.eks. stålindustrien, hvor forbruget forventes at falde med 30 % i første kvartal af 2009 og 16 % i andet kvartal. Der er tre hovedårsager til den europæiske bilindustris vanskelige situation:

For det første har der været et brat og generelt **fald i efterspørgslen efter personbiler og erhvervskøretøjer** både i EU og på verdensplan. Stramme kreditbetingelser, faldende aktiekurser og ejendomspriser samt den usikkerhed, der er skabt af den globale økonomiske situation, fører til meget ringe tillid hos forbrugerne og formindsket købekraft. I sidste kvartal af 2008 faldt antallet af indregistrerede nye biler i Europa med gennemsnitligt 20 %. Salget af nye personbiler faldt med 1,2 millioner i 2008. I januar 2009 lå det europæiske marked for personbiler 27 % under niveauet for året før. Producenterne af erhvervskøretøjer blev ramt

endnu hårdere, idet ordrerne på tunge køretøjer faldt fra 38 000 i januar 2008 til 600 i november 2008, hvilket svarer til to tredjedele af produktionskapaciteten pr. dag hos en gennemsnitlig producent af tunge køretøjer. Situationen varierer fra medlemsstat til medlemsstat, men nedgangen er nu slået igennem på alle markeder i EU, og alle større producenter på det europæiske marked er hårdt ramt.

For det andet melder bilindustrien om **problemer med hensyn til adgang til lånefinansiering** og frygt for **likviditetsproblemer**. Nogle selskaber kan ikke opnå lån på rimelige vilkår, fordi kreditvurderingerne nedgraderes som følge af markedsudsigterne. Det anslås, at bilproducenternes fem største koncerninterne finansieringsselskaber i Europa skal skaffe omkring 10 mia. EUR i form af mellemfristet til langfristet gæld i løbet af 2009. Hertil kommer, at leverandørerne giver udtryk for yderligere bekymringer over, at pengene ikke bevæger sig ned gennem forsyningskæden. Situationen er især vanskelig for mindre underleverandører, som er mindre kapitaliserede og diversificerede end de større underleverandører.

For det tredje lider industrien under mere langsigtede **strukturproblemer** opstået før krisen. Virksomhederne i bilindustrien befandt sig allerede i et meget konkurrencepræget miljø. Høje faste omkostninger, strukturel overkapacitet og intensiv priskonkurrence havde allerede fået mange virksomheder i bilindustrien til at fokusere på nedskæring af omkostningerne og forbedring af den interne effektivitet. Der har også fundet betydelige sammenlægninger sted i leverandørsektoren. Den seneste tids fald i efterspørgslen og produktionen har forværret situationen, og den gennemsnitlige overkapacitet i Europa vurderes til mindst 20 %. Globalt set er kapaciteten i øjeblikket på 94 mio. køretøjer pr. år, mens efterspørgslen i 2009 forventes at være på ca. 55 mio.

Situationen forværres af den stigende risiko for **protektionisme**, der truer med at reducere adgangen til tredjelandsmarkeder for europæiske producenter, der har klaret sig godt på eksportmarkedet. De første tilfælde er blevet konstateret i form af nye krav vedrørende importlicenser, f.eks. i Argentina og Brasilien, eller højere importafgifter, f.eks. i Rusland.

De aktuelle **prognoser for 2009 er ikke opmuntrende**. De foreliggende prognoser tyder på en yderligere nedgang i markedet for personbiler på mellem 12 og 18 % (ca. 1,5 – 2,5 mio. køretøjer). Industrien forventer, at efterspørgslen efter erhvervskøretøjer falder med ca. 30 %. Dette vil med al sandsynlighed sætte hele bilindustriens værdikæde under yderligere pres, især med hensyn til produktionsmængder, kapacitetsudnyttelse, beskæftigelse og investeringer i forskning. Et fald i efterspørgslen vil sandsynligvis medføre et fortsat fald i produktionen, og dette følger efter skønnede reduktioner af produktionen med 25 % alene i de to første kvartaler af 2009.

Bilvirksomhedernes faldende produktion og efterfølgende omkostningsnedskæringer har allerede medført fald i **beskæftigelsen**. Indtil nu har dette først og fremmest ramt de midlertidigt ansatte. Industrien har imidlertid angivet, at en forværring af markedssituationen vil kunne bringe 15 til 20 % af dens arbejdsstyrke i risikozonen, mens helt op til 1 ud af 3 leverandører er blevet bragt i en sårbar position som følge af krisen. Negative konsekvenser for beskæftigelsen kan blive forstærket af regionale virkninger som følge af bilindustriens tendens til klyngedannelse og geografisk koncentration. Et yderligere pres skabes af potentielt afsmittende virkninger af omstruktureringen af GM og Chrysler. For eksempel har GM meddelt, at ud af de 47 000 arbejdspladser, der skal skæres ned med de kommende år, vil de 26 000 blive skåret ned uden for USA.

De **langsigtede globale udsigter** for bilindustrien er dog lovende: Efterspørgslen efter køretøjer forventes at blive fordoblet eller endda tredoblet over de kommende 20 år som følge af den generelle udbredelse af biler på de nye markeder. Nødvendigheden af en mere "grøn" bilpark vil give nye muligheder for innovativ teknologi. Da det nuværende fald i efterspørgslen på de veludviklede markeder som Europa og USA forlænger den periode, der medgår til en generel fornyelse af vognparken, vil der desuden opstå endnu bedre muligheder i forbindelse med et markedsopsving. Dette gør det særligt vigtigt for EU's bilindustri at kunne klare sig igennem nedgangen og være klar til at høste fordelene, når efterspørgslen vender tilbage.

## 2. HVILKE POLITIKKER SKAL DER GENNEMFØRES?

I den **europæiske økonomiske genopretningsplan**<sup>1</sup>, der er baseret på det relancerede Lissabonpartnerskab for vækst og beskæftigelse, hvor bilindustrien blev identificeret som et europæisk aktiv, blev der peget på bilindustrien som en sektor, hvor en stærk politikindsats er påkrævet. En vigtig prioritet for fremtiden er at sikre, at den europæiske industri er i stand til at håndtere den nuværende krise og komme ud på den anden side i en stærkere position med hensyn til at kunne konkurrere globalt, når markedsforholdene igen bliver bedre. Dette vil især kunne blive tilfældet, hvis bilindustrien er i stand til at klare den trefoldige udfordring, det er at kombinere teknologisk lederskab med miljømæssige og sikkerhedsmæssige resultater i verdensklasse.

Genopretningsplanen understreger betydningen af ikke blot at tage fat på årsagerne til de nuværende problemer i bilsektoren, men at gøre det på en måde, der vil sikre og yderligere styrke industriens konkurrenceevne på længere sigt. Dette betyder især, at man skal reagere på udviklingen i forbrugernes efterspørgsel – i Europa og globalt – ved at fremskynde udviklingen og fremstillingen af "grønne" biler gennem store investeringer i FoU og innovation. En sådan fremgangsmåde vil også komme til at udgøre et vigtigt bidrag til industriens tilpasning til lav-CO<sub>2</sub>-økonomien og derved til opfyldelsen af Europas ambitioner med hensyn til CO<sub>2</sub>-udledninger og forbedret energiforsyningsikkerhed.

**Hovedansvaret** for håndteringen af krisen **påhviler industrien**, de enkelte virksomheder og deres ledelser. Det er op til industrien selv at tage fat på de strukturelle problemer med hensyn til produktionseffektivitet og kapacitetsudnyttelse for derved at forbedre konkurrenceevne og bæredygtighed på længere sigt.

EU og medlemsstaterne kan herudover som led i den overordnede erhvervs politik bidrage til at skabe de **rammebetingelser**, som giver industrien mulighed for fremgang. EU og medlemsstaterne kan også fremme en fair konkurrence på åbne globale markeder. Måltallet og midlertidig **støtte fra den offentlige sektor** på EU-niveau og medlemsstatsniveau kan være med til at supplere industriens bestræbelser på at klare krisen og afbøde de sandsynlige omstruktureringers negative konsekvenser for beskæftigelsen. Denne offentlige støtte skal helst dækkes af de horisontale politikinstrumenter, der finder anvendelse på industrisektoren som helhed, og den bør ydes gennem en kombination af tiltag på europæisk plan og medlemsstatsplan. På et uformelt ministermøde den 16. januar kunne medlemsstaterne tilslutte sig disse synspunkter og var enige om en række nøgleprincipper for deres respons på den nuværende situation, som f.eks. behovet for åbne globale markeder, fair konkurrence, overholdelse af principperne for bedre lovgivning samt samarbejde og transparens.

---

<sup>1</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Det Europæiske Råd af 26.11.2008, "En europæisk økonomisk genopretningsplan", KOM(2008) 800.

Det er vigtigt at sikre, at foranstaltninger, der indføres på medlemsstatsniveau, er **kohærente, effektive og koordinerede**. Da en stor del af den europæiske bilindustri betydning skyldes dens afledte virkninger for EU's økonomi i bredere forstand, er det særligt vigtigt at sikre, at det indre marked fungerer ordentligt, og at opretholde konkurrencemæssig neutralitet og lige vilkår, således at solidariteten mellem medlemsstaterne imellem også sikres.

I den europæiske økonomiske genopretningsplan har Kommissionen fremsat nøgleelementerne i den relevante økonomiske støtte til bilsektoren. Nogle af foranstaltningerne er generelle, mens andre fokuserer specifikt på bilindustrien. Den foreslåede fremgangsmåde har følgende **hovedformål**: 1) at støtte efterspørgslen for at bidrage til at afhjælpe virkningerne af kreditstramningen; 2) at fremme tilpasning ved at afbøde omkostningerne i forbindelse med omstrukturering, især for arbejdstagerne, og at forbedre arbejdstagernes uddannelse; 3) at tilskynde til modernisering af anlæg med henblik på at sikre industriens bæredygtige konkurrenceevne på verdensplan; og 4) at hjælpe industrien med at gennemføre den gennemgribende teknologiske udvikling, som udfordringen med hensyn til klimaforandringerne kræver. Der er allerede gjort fremskridt, men det er vigtigt at sikre, at målene opfyldes fuldt ud på en effektiv og kohærent måde.

#### **a) Rammebetingelser og CARS 21**

Gennem CARS 21-processen har Kommissionen udviklet en koordineret og forudsigelig politikramme på mellemlang og lang sigt for bilindustrien, baseret på kontinuerlig dialog med og høring af alle de vigtigste aktører. I det nuværende økonomiske klima er en klar orientering hen imod langsigtet konkurrencedygtighed, der bygger på innovation, sikkerhed og miljøvenlighed, endnu vigtigere. Kommissionen bekræfter derfor igen, at den har forpligtet sig fuldt ud til at tage hensyn til henstillingerne i CARS 21-processen (jf. bilag 1), idet den fuldt ud vil følge principperne for bedre lovgivning. Kommissionen vil sikre, at der som opfølgning til CARS 21 vedtages en kohærent og koordineret fremadrettet indfaldsvinkel til fremtidig vejtransport og bæredygtig mobilitet. I betragtning af virkningerne af den nuværende krise vil Kommissionen afveje omkostninger og fordele ved ethvert nyt lovgivningsinitiativ og i videst muligt omfang søge at undgå at skabe nye økonomiske byrder.

#### **b) Adgang til finansiering og kontinuerlig investering i innovation og forskning**

Det er afgørende at **genoprette adgangen til finansiering på rimelige vilkår og genskabe likviditeten**, så levedygtige virksomheder ikke tvinges til at lukke, og så forbrugerne kan få lån til køb af nye biler. Det er vigtigt at sikre, at det finansielle system kommer til at fungere ordentligt, forbliver den højeste prioritet i bestræbelserne på at styre økonomien hen imod et opsving. Dette er især vigtigt i bilsektoren, der er karakteriseret af en kapitalintensiv lånefinansieret privat efterspørgsel. Bilindustrien skal finansiere forskning og innovation, især for at konstruere nye motorer, der med start i 2012 skal opfylde den ambitiøse europæiske lovgivning om reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger. De nye køretøjer skal også overholde strengere grænser for emissioner af forurenende stoffer og opfylde strengere sikkerhedskrav. Det er derfor absolut nødvendigt at hjælpe virksomhederne med at få adgang til finansiering.

Spørgsmålet om finansiering er ikke blot relevant for den europæiske bilindustri fremtid, men for økonomien som helhed. Det bør **først og fremmest** løses gennem **foranstaltninger til støtte for finanssektoren** på EU-niveau og medlemsstatsniveau. I denne forbindelse har Kommissionen allerede gennemført vigtige initiativer med vedtagelsen af meddelelsen om

anvendelse af regler for statsstøtte på banksektoren<sup>2</sup> og meddelelsen om rekapitalisering af pengeinstitutter under den aktuelle finanskris<sup>3</sup>. For så vidt angår bilsektoren specifikt skal det bemærkes, at bilfabrikkernes finansielle afdelinger også kan være støtteberettigede under de ordninger, som Kommissionen har indført for banksektoren. Desuden er Kommissionen opmærksom på de potentielt skadelige **likviditetsproblemer, især i leverandørsektoren**, og vil sammen med Den Europæiske Investeringsbank (EIB) og medlemsstaterne søge at finde veje til at forbedre kreditstrømmen til SMV'erne, herunder SMV'er, der er leverandører til bilindustrien.

Set ud fra statsstøttesynsvinkelen blev foranstaltningerne i de nye **midlertidige rammebestemmelser for statsstøtte**, der blev vedtaget i december 2008<sup>4</sup> (mindre ændringer vedtaget den 25. februar 2009), udformet med henblik på at give medlemsstaterne mulighed for at yde støtte til virksomheder, der havde problemer med at få adgang til likvide midler. Typiske instrumenter tilladt inden for disse rammer er subsidierede lån, subsidierede garantier og subsidierede lån til produktion af "grønne" produkter, herunder biler. I denne forbindelse skal det understreges, at statsstøtte ydet på grundlag af disse rammebestemmelser fuldt ud overholder reglerne for det indre marked for at undgå forvridninger og fragmentering. Disse rammer finder kun anvendelse på virksomheder, hvis vanskeligheder ikke opstod allerede før krisen. For virksomheder, hvis vanskeligheder mere skyldes strukturelle problemer end den nuværende krise, skal eventuel statsstøtte ledsages af en omstrukturingsplan, der sikrer levedygtighed på lang sigt i overensstemmelse med målet om at fremme denne industris konkurrenceevne.

Den lange række af "**traditionelle**" **statsstøtteinstrumenter** (jf. listen i bilag 2), som medlemsstaterne kan benytte til at støtte deres industrier, kan også være vigtige værktøjer til fremme af forskning og innovation, miljømæssig udvikling og eventuel omstrukturering i bilindustrien, samtidig med at der opretholdes lige vilkår i det indre marked.

Kommissionen vil sammen med Den Europæiske Investeringsbank og medlemsstaterne støtte industrien i dens bestræbelser på at **opretholde investeringerne i fremtidige teknologier** (især grønne teknologier som brændstofeffektivitet og alternative fremdrivningssystemer) i hele den økonomiske nedgangsperiode. Dette vil først og fremmest ske gennem **Den Europæiske Investeringsbank** og gennem **det 7. forskningsrammeprogram**.

Den Europæiske Investeringsbank (EIB) har allerede øget omfanget af planlagte lån til bilsektoren, navnlig gennem den europæiske facilitet for ren transport, til et årligt beløb på 4 mia. EUR i 2009 og i 2010. Lån til bilindustrien kan også trække på horisontale programmer, navnlig dem der er målrettet mod SMV'er, konvergens eller sikkerhed. Arbejdet er allerede godt i gang, og EIB forventes at godkende projekter i bilindustrien for en værdi af 3,8 mia. EUR i marts, mens de traditionelle projekter, der er på vej, svarer til et samlet beløb på 6,8 mia. EUR. Kommissionen og EIB vil fortsat arbejde tæt sammen for at sikre, at den ydede finansiering bliver så effektiv som muligt. Muligheden for yderligere at fremrykke lån planlagt for 2009 og 2010 er under konstant overvejelse. Procedurene for ydelse af støtte er

---

<sup>2</sup> Meddelelse om statsstøttereglernes anvendelse på foranstaltninger truffet over for pengeinstitutter i forbindelse med den aktuelle globale finanskris, december 2008 (EUT C 16 af 22.1.2009, s. 1); revideret den 25.2.2009, K(2009) 1270.

<sup>3</sup> Kommissionens meddelelse om rekapitalisering af pengeinstitutter under den aktuelle finanskris: Støttens begrænsning til det nødvendige minimum og sikkerhedsforanstaltninger mod uforholdsmæssige konkurrencefordrejninger (EUT C 10 af 15.1.2009, s. 2).

<sup>4</sup> Midlertidige EF-rammebestemmelser for statsstøtte, der ydes for at lette adgangen til finansiering under den nuværende finansielle og økonomiske krise (EUT C 16 af 22.1.2009, s. 1).

blevet strømlinet, hvilket muliggør den hurtigst mulige behandling og beslutningstagning med hensyn til støtteansøgninger, samtidig med at de strenge vurderingsprocedurer opretholdes for at sikre investeringernes levedygtighed på lang sigt.

Disse bestræbelser vil blive opbakket af et **forskningspartnerskab** mellem den offentlige og den private sektor vedrørende fremtidens mobilitet med en anslået samlet værdi af 1 mia. EUR. I overensstemmelse med det forberedende arbejde udført under det 7. forskningsrammeprogram og de relevante europæiske teknologiplatforme vil dette partnerskab først og fremmest fokusere på udviklingen af "grønne" køretøjer, herunder personbiler, busser, bybiler og lastvogne, men relaterede spørgsmål som infrastruktur og logistik vil også indgå. Desuden bør ethvert potentiale for yderligere administrativ forenkling af offentlige FoU-programmer og offentlige-private FoU-partnerskaber udnyttes. Kommissionen opfordrer også medlemsstaterne til at yde støtte til FoU inden for miljøområdet og øge investeringerne i infrastrukturer til "grøn" transport, f.eks. til elbiler og brintbiler, og at gøre dette på en koordineret måde for at undgå kostbart dobbeltarbejde og opnå den størst mulige effekt.

Endelig arbejder Kommissionen på at skabe den **standardisering**, der er nødvendig for at sikre, at fremtidige teknologiske løsninger er omfattet af retssikkerhed og kan anvendes overalt i det indre marked.

### **c) Fremme af efterspørgslen efter nye biler og fremskyndelse af fornyelsen af bilparken**

Medlemsstaterne har gennemført foranstaltninger på efterspørgselssiden, fordi disse er det mest effektive middel til at **modvirke faldet i efterspørgslen på kort sigt og styrke forbrugernes tillid**. Da ni medlemsstater allerede har indført genanvendelses- og genvindingsordninger ("skrotningsordninger") og flere overvejer at gøre dette, inviterede Kommissionen medlemsstaternes eksperter til et første møde den 16. februar 2009 for at sikre transparens med hensyn til alle initiativerne og give mulighed for udveksling af bedste praksis. Kommissionen har sammen med medlemsstaterne drøftet de fælles principper, der skal sikre en gnidningsløs indførelse af sådanne skrotningsordninger (jf. bilag 3). Kommissionen har desuden forpligtet sig til at fremskynde godkendelsesprocessen i henhold til direktiv 98/34/EF.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til fuldt ud at udnytte **offentlige indkøb** til at fremme efterspørgslen efter renere og mere brændstoføkonomiske køretøjer på kort sigt, idet de vurderer mulighederne for at fremrykke infrastrukturinvesteringer og investeringer i fornyelse af køretøjer til offentlig transport, herunder tunge køretøjer.

### **d) Bevarelse af kvalifikationer og af beskæftigelse og størst mulig reduktion af de sociale omkostninger**

Udsigterne for beskæftigelsen i bilsektoren giver anledning til stor bekymring og fortjener fuld politisk opmærksomhed. Medlemsstaterne vil komme til at stå over for store udfordringer, og mange regioner kan blive hårdt ramt.

Sektorens europæiske arbejdsmarkedsparter og erhvervsorganisationer lancerede derfor i oktober 2007 et europæisk partnerskab for forberedelse på forandringer i bilsektoren (**European Partnership for the anticipation of change** in the automotive sector). Et omfattende toårsprogram er under gennemførelse med henblik på at foregribe og afbøde de sociale følger af omstruktureringer.



Der er forskellige EU-fonde og redskaber, der kan mobiliseres for at støtte **de sociale tilpasningsomkostninger** og sikre, at de **kvalifikationer, der er nødvendige for industriens fremtidige konkurrencedygtighed**, bevares i industrien. Dette bør gøres på måder, der på sigt støtter overgangen til nye produktionsformer, og bør ikke udelukke nødvendig omstrukturering. Sådanne foranstaltninger kan finde anvendelse i alle sektorer. De er dog særlig relevante for bilsektoren og dens forsyningskæde, da man her står over for en betydelig overkapacitet.

Kommissionen har også foreslået en forøgelse af forskudsbetalinger fra **Den Europæiske Socialfond (ESF)** og en forenkling af kriterierne. Dette kan bruges til at støtte gennemførelsesforanstaltninger til bevarelse af arbejdspladser og bekæmpelse af arbejdsløshed i bilindustrien, som f.eks.: i) støtte korttidsarbejdere ved at finansiere uddannelse og en del af arbejdskraftsomkostningerne (lønninger og andre omkostninger); ii) støtte virksomheds- og sektoromstruktureringer; iii) finansiere omskoling; iv) forudsige behov i forbindelser med udviklingen og fremskaffe tilsvarende kvalifikationer. Der findes allerede vellykkede eksempler på, hvordan ESF tidligere har støttet omstruktureringer i bilindustrien, og disse kan bruges som inspiration.

Mulighederne for at udnytte interventioner finansieret af **Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen** bør også undersøges tilbundsående. Globaliseringsfonden har allerede inter文neret i fire tilfælde i bilsektoren, og en femte intervention er på vej. Muligheden for at benytte sig af denne støtte vil blive yderligere forbedret, når først Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget Kommissionens nylige forslag. Dette vil give fonden mulighed for at intervenere hurtigere og vil i en begrænset periode gøre det muligt at begrunde interventionerne med den nuværende økonomiske krise, uanset om der er en forbindelse til globaliseringen.

#### e) Åbne markeder og fair konkurrence på verdensplan

I perioder med økonomisk usikkerhed øges sandsynligheden for, at nogle lande søger at beskytte deres industrier ved at etablere handelshindringer. **Fair konkurrence på åbne markeder** kan være med til at bekæmpe den nuværende krise, mens enhver protektionistisk foranstaltning risikerer at gøre den værre. EU har forpligtet sig til at undgå at skabe nye handelsbegrænsninger over for tredjelande. EU forventer samme holdning fra sine handelspartnere og kan ikke tolerere en genoplivning af protektionismen.

Kommissionen vil følge den internationale udvikling nøje og fremme **den internationale dialog**, især med de vigtigste handelspartnere, herunder USA, Japan, Korea og Kina. EU vil samarbejde med dem om at holde verdensmarkederne åbne og sikre fair konkurrence.

### 3. STYRKELSE AF PARTNERSKABET

Kommissionen har sat sig som mål at bringe medlemsstaterne og andre aktører sammen for at sikre en kohærent og koordineret fremgangsmåde i støtten til den europæiske bilindustri. Den vil hele tiden følge med i udviklingen på dette område. Kommissionen foreslår, at CARS 21-processen styrkes i form af en rundbordskonference med medlemsstaterne, bilindustrien (producenter og leverandører) og fagforeningerne. Det vigtigste mål bør være at skabe en platform for gensidig information, dialog og bedste praksis. Den bør støtte sektorens omstruktureringsbestrebelse, således at den kan konkurrere på verdensmarkedet med en stærk fokusering på bevarelsen af kvalifikationer i industrien, omskoling af arbejdstagere til fremtidens arbejdsopgaver og til nye arbejdspladser i denne og andre sektorer.

Rundbordskonferencen bør også holde øje med udviklingen inden for følgende områder:

- Genskabning af **den private efterspørgsel** og "frontloading" af **den offentlige efterspørgsel**.
- Finansiell støtte til **forskning**.
- Aktiv støtte til reduktion af **overkapacitet**, samtidig med opretholdelsen af en **kvalificeret arbejdsstyrke** gennem Den Europæisk Socialfond og Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen.
- Nøje overholdelse af **anbefalingerne i CARS 21**, især med hensyn til bedre lovgivning og nødvendigheden af at afveje omkostninger og fordele ved ethvert nyt lovgivningsinitiativ med henblik på i videst muligt omfang at undgå at skabe nye økonomiske byrder.

Kommissionen er klar til fuldt ud at bruge Det Transatlantiske Økonomiske Råd (TEC) til at intensivere dialogen med USA vedrørende de amerikanske bilproducenters situation og de afsmittende virkninger i EU.

Bilag 1: Konklusionerne af midtvejsevalueringen af CARS 21

Bilag 2: Oversigt over statsstøtteinstrumenter

Bilag 3: Retningslinjer for skrotningsordninger