

## Näringsdepartementet

*Forskning, Innovation och Näringsutveckling*

### PM angående rådsslutsatser om CARS 21 inför behandling EUN 16 maj

#### Dokumentbeteckning

9038/07 IND 41 EDUC 80 MI 102 COMPET 114 RECH 114 TRANS  
131 TELECOM 57 ECO 60 ENV 217 ENT 48 ENER 117

#### Sammanfattning

KOMs meddelande om CARS 21 (Högninvågruppens rapport om bilindustrin konkurrenskraft) kom 7 februari. Rapporten spänner över ett brett spektrum av frågor viktiga för bilindustrins konkurrenskraft.

En stor samsyn finns inom EU och i rådsarbetsgruppen har man nått enighet kring slutsatser för alla delar av meddelandet så när som på det som gäller det av KOM aviserade förslaget till reglering av nya bilar CO<sub>2</sub>-utsläpp. Här finns en skiljelinje mellan SE och övriga länder som vill att regelsystemet ska beakta bilstorlek och tre länder som vill ha samma gränsvärde på CO<sub>2</sub>-utsläpp för alla biltillverkare.

#### Bakgrund

CARS 21 High Level Group levererade 12 december 2005 sin slutrapport. Gruppen skulle föreslå åtgärder på kort, medellång och lång sikt för att säkerställa konkurrenskraften hos Europas bilindustri. (CARS 21 = Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century, deltagare se bilaga)

I slutrapporten föreslås åtgärder inom:

- regelförenkling
- miljöområdet
- trafiksäkerhet
- forskning och utveckling
- handel

- skatter och incitament
- immateriella rättigheter

Vi känner väl igen frågorna från våra diskussioner med svenska fordonsindustrin.

Efter en konsultation slutrapporten presenterade KOM ett meddelande kring CARS 21 den 7 februari 2007. En första presentation och diskussion fördes i Konkurrensrådet redan den 19 februari, och inför det mötet var frågan uppe i EUN 16 februari.

## **I Förslaget**

### **1. Innehåll**

Förslag till rådsslutsatser för CARS 21 stödjer generellt KOMs meddelande. KOMs förslag till åtgärder stöds i varierande grad och samsynen har varit stor. Endast en punkt har splittrat enigheten bakom rådsslutsatserna och det är förslaget till lagstiftning om CO2-utsläpp från nya bilar. SE och övriga länder utom tre ställer sig bakom ORDF slutsats att regelsystemet för CO2-utsläppen skall vara konkurrensneutralt och gränsvärdet för CO2 ta hänsyn till bilstorlek. Genom detta måste alla billtillverkare bidra till att minska trafikens CO2 utsläpp oberoende av vilket marknadssegment man tillhör.

### **2. Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa**

Slutsatserna påverkar i sig inga svenska regler, dock kommer en mängd av de aviserade regelförenklingarna och andra regelförändringar på sikt att påverka svenska motsvarande regler, i syfte att öka bilindustrins konkurrenskraft.

### **3. Budgetära konsekvenser**

-

## **II Ståndpunkter**

### **1. Svensk ståndpunkt**

- Generellt är Sverige positiva till slutsatserna i CARS 21 som i stort sammanfaller med de slutsatser som drogs i de svenska samtalen 2005 med svensk fordonsindustri.
- När det gäller begränsning av bilars CO2-utsläpp bör Sverige tydligt ställa sig bakom ORDF förslag till slutsats.

## **2. Remissinstansernas ståndpunkter**

### **III Övrigt**

#### **1. Fortsatt behandling av ärendet**

ORDF eftersträvar enighet kring slutsatserna.  
KOM har att efterhand komma med lagförslag och andra initiativ för de enskilda åtgärderna vilka hanteras i sedvanlig ordning.

En halvtidsutvärdering av arbetet förutskickas av KOM till 2009.

#### **2. Rättslig grund och beslutsförfarande**

#### **3. Fackuttryck/termer**