



Meddelande om konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk (CARS 21)

Näringsdepartementet

2007-10-04

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 22 slutlig

Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21

Sammanfattning

Kommissionen lade den 7 februari 2007 fram meddelandet med kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21. Högnivågruppen sammankallades av kommissionen 2005 för att inom de för bilindustrin viktigaste politikområdena genomlysna vilka regelverk som påverkar Europas bilindustris konkurrenskraft samt ge rekommendationer för framtidens politik och regelverk.

I meddelandet tar kommissionen upp ett antal av slutrapportens rekommendationer där man aviserar eller överväger åtgärder. De frågor som tas upp är i stora drag de samma som framkommer vid kontakter med svensk fordonsindustri. Den övergripande inriktningen i meddelandet på regelförenkling och bättre lagstiftning stämmer väl med den svenska regeringens prioriteringar. Regeringen kan välkomna meddelandet.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Kommissionen diskuterar i meddelandet åtgärder och rekommendationer inom ett antal av de områden som tas upp i CARS 21 slutrapport. Med syfte att uppnå en bättre lagstiftning vill kommissionen främja ett samspel mellan

olika politikområden, skapa förutsägbara villkor, skydda allmänintressen och samtidigt försöka minska industrins regelbörda.

2007/08:FPM5

En halvtidsöversyn av rekommendationerna i meddelandet planeras ske under 2009.

1.1.1 De enskilda områdena

1.1.1.1 EU:s inre marknad

Kommissionen pekar på förslaget att reglerna för typgodkännande av helfordon som idag gäller personbilar, motorcyklar och traktorer utvidgas till att gälla alla fordonskategorier. Man uppmanar Europaparlamentet och rådet att anta förslaget snarast.

1.1.1.2 Regelförenkling

Här pekar man på de parallella systemen med fordonskrav, dels FN/ECE-föreskrifter, dels gemenskapslagstiftning. Man rekommenderar att 38 EG-direktiv ersätts av FN/ECE-föreskrifter och att 25 direktiv och FN/ECE-föreskrifter ändras så att självprovning och virtuell provning blir möjlig.

1.1.1.3 Miljö

Bland de för fordonsindustrin viktigaste frågorna avser åtgärder inom miljölagstiftningen. Här pekar kommissionen på de nyligen antagna avgasreglerna Euro 5 och Euro 6 och aviserar samtidigt kommande lagstiftning om koldioxidutsläpp från bilar enligt:

Ett mål på 120 g CO₂/km i snitt för nya personbilar år 2012. Målet ska uppnås dels genom förbättrad fordonsteknik, dels genom kompletterande åtgärder såsom andra tekniska förbättringar och ökad biodrivmedelsanvändning. För nya personbilar blir målet 130 g CO₂/km i snitt år 2012. De kompletterande åtgärderna ska minska utsläppen med ytterligare 10 g CO₂/km.

Ett mål på 175 g CO₂/km i snitt för nya lätta lastbilar år 2012 och 160 g CO₂/km år 2015.

Ett långsiktigt mål på 95 g CO₂/km i snitt för lätta bilar år 2020.

En uppmuntran till medlemsstaterna att stimulera efterfrågan på bränsleeffektiva bilar genom bland annat märkning av fordonens bränsleförbrukning och koldioxidbaserade fordonsskatter.

Utöver koldioxidlagstiftning tas ett större antal åtgärder upp som att undersöka möjligheten att ta med vägtransportsektorn i handelssystemet,

1.1.1.4 Trafiksäkerhet

Allmänt anläggs i förslaget om trafiksäkerhet ett integrerat synsätt, dvs. att man ska beakta samfunktion mellan fordon, förare och väg. Som viktiga tekniska åtgärder i fordon nämns elektronisk stabilitetskontroll, bältespåminnare, varseljuss med mera, där man överväger att komma med förslag. Vidare efterlyser man en effektivare efterlevnadskontroll av trafikregler samt uppmuntrar att gemenskapsfinansiering villkoras att man följer bästa trafiksäkerhetspraxis.

1.1.1.5 Marknadstillträde till länder utanför EU (i synnerhet Asien)

Den globala marknadstillväxten kommande årtionden kommer att ske i de snabbväxande ekonomierna t.ex. Kina, Indien och Ryssland. Kommissionen anser att multilaterala förhandlingar utgör ett tillfälle att förbättra den europeiska industrins marknadstillträde, även om man samtidigt också behöver föra bilaterala förhandlingar med tredjeländer där det är lämpligt.

Villkoren för direktinvesteringar och lokal produktion i länder utanför EU är lika viktiga som den traditionella importen och exporten. Kommissionen är beslutad att förbättra och utvidga det internationella regelsystemet, särskilt genom FN/ECE, för att minska icke-tariffära handelshinder och bidra till framväxten av lika spelregler i hela världen. Tillämpningen av immaterialrätt är ett exempel på det senare. Kommissionen är bekymrad över marknadstillträdet och förutsättningarna för företagande i Kina. Liknande bekymmer kan uppstå på andra stora framväxande marknader.

1.1.1.6 Forskning och utveckling.

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

Kommissionen anser att den europeiska forskningen inom det sjunde ramprogrammet bör inriktas både på inkrementell forskning (t.ex. teknik för rena, energieffektiva termiska motorer och integrerade säkerhetssystem) och genombrottsteknik (t.ex. väte och bränsleceller, omladdningsbara hybridfordon eller nästa generations biobränslen). Vidare anser kommissionen att det är viktigt att skapa pionjärmarknader av betydelse för denna sektor (exempelvis kan väte, bränsleceller och biobränslen utnyttjas för detta). Mer allmänt ingår ny, säkrare, effektivare och renare bilteknik i begreppet intelligenta transportsystem (ITS). Bilindustrin deltar aktivt i flera teknikplattformar som direkt eller indirekt bidrar till bilindustrins konkurrenskraft och till utvecklingen av bättre transportsystem.

Diskussioner i CARS 21 tydde på att de olika systemen för fordonsbeskattning i medlemsstaterna betraktas som ett av de viktigaste hindren för en effektivt fungerande inre marknad, medan skatteincitament borde samordnas mellan medlemsstaterna och påvisbart bidra till EU:s politiska mål inom t.ex. miljö och säkerhet. Europaparlamentet och rådet har t.ex. på kommissionens förslag beslutat om reglering av villkoren för skatteincitament i förordningen om Euro 5 och 6.

Vidare diskuteras olika initiativ för att främja konkurrensen på eftermarknaden. Som exempel nämns att oberoende fordonsreparatörer ska ha tillgång till teknisk reparationsinformation från biltillverkarna.

1.1.2 Rådsslutsatser

Rådet enades 21 maj 2007 om slutsatser kring meddelandet. Slutsatserna ingår i de samlade rådsslutsatserna (10032/32) kring industripolitiken som nr 9-26.

Slutsatserna kan sammanfattas i följande huvudpunkter:

rådet stödjer kommissionens meddelande och dess förslag i stort

bättre lagstiftning genom att involvera alla berörda tidigt i processen, beakta kraven på enkla regler, fokusera på marknadsneutralitet, vara långsiktig och genomföra konsekvensanalyser.

stödjer de ändringar kring typgodkännande och fordonsföreskrifter som föreslås och nämner även den pågående behandlingen av mönsterskyddsdirektivet

önskar en inriktning på forskningen mot miljöfrågor och klimat

stödjer förslagen om trafiksäkerhet och uppmanar medlemsstaterna att med en bred helhetssyn vidta åtgärder för en bättre trafiksäkerhet

lyfter fram vikten av åtgärder mot koldioxid som är kostnadseffektiva och involverar alla parter, inte bara biltillverkarna utan alla aktörer inom drivmedelförsörjning, marknadsföring, användning osv. som med olika åtgärder kan bidra

uppmanar kommissionen att göra reglerna för personbilars koldioxidutsläpp konkurrensneutrala baserat på konsekvensanalyser samt att de är rättvisa och säkerställer att alla tillverkare måste medverka i att göra bilarna miljövänligare

pekar slutligen på vikten av att bilindustrin ges möjlighet till planering och god framförhållning pga. dess långa ledtider.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet i sig påverkar inga svenska regler.

1.3 Budgetära konsekvenser

Meddelandet i sig innebär inga budgetkonsekvenser

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Regeringen kan välkomna meddelandet. Den enskilt viktigaste frågan för svensk del är regelsystemet kring koldioxidutsläpp från personbilarna där ett balanserat synsätt är viktigt så att inte konkurrensförhållandena mellan fordonstillverkare ändras så att de svenska biltillverkarna drabbas på ett orättvist sätt samtidigt som alla tillverkare måste bidra till minskningen av utsläppen från Europas bilpark.

Meddelandets inriktning i stort på frågor av betydelse för fordonsindustrins konkurrenskraft såsom handelsfrågor, immaterialrätt och enkel och effektiv lagstiftning stämmer väl med den svenska regeringens prioriteringar och är viktiga även för den svenska fordonsindustrin. Vidare tas trafiksäkerheten upp och man poängterar vikten av en systemsyn med fordon, förare och väg, även detta en fråga som drivits sedan länge från svensk sida. Vid sidan om klimatfrågan är fortfarande övrig miljöpåverkan från trafiken en prioriterad fråga i meddelandet liksom i Sverige. Slutligen lyfts fordonsforskningen fram som fundamental för att utveckla de tekniska lösningar som krävs för att bilismen ska kunna bli i alla avseenden långsiktigt hållbar.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Rådet enades 21 maj 2007 om slutsatser kring meddelandet. Skilda uppfattningar finns dock mellan medlemsstaterna i enskilda frågor, speciellt vad gäller regleringen av koldioxidutsläppen från personbilar.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

-

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har ej remitterats.

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Meddelandet är ett strategidokument för kommissionens fortsatta arbete med regelverket för fordonsindustrin.

Kommissionen aviserar i meddelandet ett stort antal ”skarpa” förslag på direktiv, förordningar och andra regeländringar, bland annat:

utlovar förslag om CO2-utsläpp för bilar senast halvåret 2008

överväger förslag under perioden till 2009 om olika trafiksäkerhetsförslag

kan förväntas komma med förslag om olika initiativ kring IT-teknik i bilar bland annat kopplat till Galileo (GPS-system).

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Meddelandet innehåller inga konkreta förslag till beslut.

3.3 Fackuttryck/termer

-