

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto uusien henkilöautojen rekisteröintiä koskevien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta”

KOM(2010) 657 lopullinen

(2011/C 218/11)

Ainoa esittelijä: **Mihai MANOLIU**

Komissio päätti 10. marraskuuta 2010 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Komission tiedonanto uusien henkilöautojen rekisteröintiä koskevien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta

KOM(2010) 657 lopullinen.

Asian valmistelusta vastannut ”yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 5. huhtikuuta 2011.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 4.–5. toukokuuta 2011 pitämässään 471. täysistunnossa (toukokuun 4. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 148 ääntä puolesta 4:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät

1.1 ETSK katsoo, että *kestävä liikkuvuus* tarkoittaa ihmisten ja tavaroiden kuljettamista Euroopassa mahdollisimman tehokkaalla ja taloudellisella tavalla, päästöjen vähentämistä ja polttoaineen säästämistä. Tämä edellyttää tietoa asianmukaisimmasta kuljetusmuodosta tai -muodoista sekä niiden käyttömahdollisuutta sekä investoimista teknologiaan, infrastruktuuriin ja hallintajärjestelmiin, joilla edistetään *vapaata ja kestävää liikkuvuutta*.

1.2 ETSK:n näkemyksen mukaan *kestävä liikkuvuus* merkitsee sellaisen *sääntelykehityksen laatimista, joka antaa Euroopan auto-teollisuudelle mahdollisuudet menestyä* ja jatkaa innovointia, ja kestävän tulevaisuuden edellyttämien teknologioiden ja vähäpäästöisten ajoneuvojen toimittamista.

1.3 ETSK korosti, että lainsäädännöllisillä puitteilla uuden autokannan keskimääräisiä päästöjä koskevan tavoitteen saavuttamiseksi olisi varmistettava kilpailun kannalta puolueettomat, sosiaalisesti oikeudenmukaiset ja kestävät vähennystavoitteet, jotka ovat eurooppalaisten autonvalmistajien kannalta tasapuoliset ja joilla vältetään autonvalmistajien välisen kilpailun perusteeton vääristyminen.

1.4 Komitea suhtautuu myönteisesti siihen, että ”*paremman sääntelyn hengessä*” Euroopan komissio pyrkii ”edistämään eri toiminta-alueiden johdonmukaista vuorovaikutusta, luomaan ennakoitavuutta ja suojelemaan yleistä etua (esim. ympäristöä ja turvallisuutta) sekä vähentämään autoteollisuudelle sääntelystä aiheutuvaa taakkaa”.

1.5 Komitea pitää tervetulleena sitoutumista kokonaisvaltaiseen lähestymistapaan ja valmiutta ottaa huomioon *alan kehityksen ja kilpailukyyn sekä eri sidosryhmien* erilaiset ulottuvuudet.

1.6 ETSK pitää tärkeänä, että päästönormeja asetettaessa otetaan huomioon niiden innovointia edistävät ja energiankulutusta vähentävät vaikutukset kuluttajiin, markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn. On tärkeää antaa ajoneuvovalmistajille suunniteltuvuutta.

2. Taustaa

2.1 EU:n uusien henkilöautojen markkinat supistuivat 5,5 prosenttia vuonna 2010. Vuoden aikana rekisteröitiin Euroopan autonvalmistajien liiton (ACEA) toimittamien tietojen mukaan yhteensä 13 360 599 uutta ajoneuvoa. Vuoden 2010 tuloksiin vaikutti monien EU:n jäsenvaltioiden julkishallintojen ajoneuvokantojen uudistamisohjelmien päättymisen. Joulukuussa ajoneuvoja rekisteröitiin 1 009 638 kappaletta, mikä oli 3,2 prosenttia vähemmän kuin edellisenä vuonna.

2.2 Joulukuussa (– 3,2 prosenttia) uusien autojen kysyntä väheni huomattavasti Espanjassa (– 23,9 prosenttia), Italiassa (– 21,7 prosenttia) ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa (– 18,0 prosenttia). Ranskan markkinat pysyivät vakaina (– 0,7 prosenttia), ja Saksan markkinat kasvoivat 6,9 prosenttia.

2.3 Henkilöautoala kattaa enemmän erilaisia malleja kuin koskaan aikaisemmin. Monikäyttöiset uudet ajoneuvotyypit, kuten urheilulliset farmariautot ja farmariautojen ja kaupunkimaasturien risteymät, kilpailevat markkinaosuuksista sedanien, coupéiden, kuomullisten avoautojen, viistoperien ja farmariautojen kanssa. Nämä uudet korimallit jakautuvat tasaisesti eri ajoneuvosegmentteihin pienistä autoista loistoautoihin.

2.4 Tämä on hyvä uutinen ostajien kannalta, sillä heillä on nyt enemmän valinnanvaraa niin hinnan, tyylin kuin käyttötarkoituksen suhteen. Kulutusikäyttyminen vaikuttaa henkilöautojen kokonaispäästöihin. Kuluttajille olisi annettava tietoa siitä, täyttävätkö uudet henkilöautot päästötavoitteet.

2.5 Kestävä liikkuvuus tarkoittaa sitä, että kuluttajille taataan todellinen valinnanvara, mutta myös sitä, että heitä kannustetaan ostamaan tarpeisiinsa sopivin ajoneuvo ja että heitä koulutetaan taloudelliseen ajotapaan tarpeettoman saastumisen vähentämiseksi ja rahan säästämiseksi.

2.6 Ajoneuvojen valmistuksessa se merkitsee kestävämpien materiaalien kehittämistä, toimitusketjun logistiikan parantamista turhien jätteiden ja päästöjen vähentämiseksi sekä nykyistä useampien osien suunnittelemista niin, että ne voidaan kierrättää niiden käyttöänsä päättyessä.

2.7 Hallitusten on myös sisällytettävä toimiinsa kustannustehokkaampia hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoja, yhteisiä verokannustimia sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja uusiutuvien energiamuotojen samoin kuin niiden edellyttämän infrastruktuurin kehittäminen.

2.8 Niinpä olisikin laadittava uudet menetelmät, joiden avulla voidaan arvioida täsmällisesti sitä, millaisiin hiilidioksidipäästöjen vähennyksiin voidaan päästä käyttämällä kahdella polttoaineella toimivia ajoneuvoja ja monipolttoaineajoneuvoja, joissa voidaan käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita.

2.9 Teollisuuden on investoitava entistä enemmän päästöjä vähentävään teknologiaan, älykkäät liikenteenhallintatekniikat mukaan luettuina, ja parannettava edelleen moottorien taloudellisuutta.

2.10 EU on laatinut kunnianhimoisen strategian tieliikenteen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja paljon on jo saatu aikaan. Päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille annetussa asetuksessa (EY) N:o 443/2009 ⁽¹⁾ edellytetään, että uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen tavoite, 130 g CO₂/km, saavutetaan vuoteen 2015 mennessä.

2.11 Autonvalmistajat työskentelevät täyttääkseen vuodeksi 2012 asetetut uusien autojen tiukat hiilidioksiditavoitteet, ja seuraava tavoite on asetettu vuoteen 2020. Teollisuus osallistuu aktiivisesti keskusteluun kestävästä liikenteestä.

2.12 Kahdenkymmenen viime vuoden aikana henkilöautojen ja hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet jyrkästi, noin 20 prosenttia vuodesta 1995. Euroopan komissio on tunnustanut tämän edistyksen sekä sen, että investoinnit ajoneuvotekniikkaan ovat olleet tärkein kehitystä eteenpäin vievä voima; ETSK katsoo, että merkittävien lisävähennysten saavuttamiseksi yhteiskunnan on katsottava ajoneuvotekniikkaa kauemmas.

2.13 ETSK:n mielestä tarvitaan yhdennettyä lähestymistapaa, jolla varmistetaan autoteollisuuden kilpailukyvyyn ja kestävyys lisäminen eurooppalaisen autonvalmistuksen turvaamiseksi ja luodaan tehokkaat puitteet vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen kehittämiseksi ja markkinapääivityksille.

2.14 Jäsenvaltioiden olisi seurattava rekisteröityjen ajoneuvojen määrää, jotta ne voivat arvioida seurantaprosessin vaikutuksia ja EU:n henkilöautokannan keskimääräisen hiilidioksidipäästötavoitteen saavuttamista ilmastonmuutoskomitean lausunnon mukaisesti.

2.15 ETSK katsoo, että uusia henkilöautoja koskevat yhteisön tavoitteet ovat tarpeen, jotta sisämarkkinat eivät pirstoudu jäsenvaltioissa hyväksyttävien erilaisten toimenpiteiden seurauksena.

2.16 Yhteiset tavoitteet antavat valmistajille enemmän suunnitteluvarmuutta ja joustovaraa hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden saavuttamiseksi kuin erilliset kansalliset vähennystavoitteet.

3. Tiedot, tietojen toimittaminen, tietolähteet, tietojen säilyttäminen ja valvonta

3.1 Asetuksen (EY) N:o 443/2009 8 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on vuosittain kerättävä ja toimitettava komissiolle tietyt tiedot kustakin edellisvuoden aikana alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta ⁽²⁾.

3.2 Näiden tietojen pohjalta määritetään uusien henkilöautojen valmistajien hiilidioksidipäästötavoitteet ja arvioidaan, ovatko valmistajat saavuttaneet tavoitteet; *tästä syystä tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt on syytä yhdenmukaistaa.*

3.3 Jotta voitaisiin arvioida kattavasti, onko kukin valmistaja saavuttanut hiilidioksidipäästötavoitteen, ja saataisiin tarvittava kokemusta asetuksen soveltamisesta, komissio tarvitsee yksityiskohtaisia tietoja. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tällaiset tiedot kerätään ja toimitetaan komissiolle.

3.4 Riippumatta siitä, mitä tietolähdettä kukin jäsenvaltio käyttää yhdistettyjen seurantatietojen ja yksityiskohtaisten seurantatietojen kokoamisessa, näiden tietojen on perustuttava kyseessä olevan henkilöauton vaatimustenmukaisuustodistukseen sisältyviin tietoihin.

3.5 Tärkeimmät tietolähteet, joita jäsenvaltiot käyttävät tietojen keräämiseen, ovat *vaatimustenmukaisuustodistukset* tai tyyppi-*hyväksyntäasiakirjat*. Rekisteröintitodistuksella ei voida korvata vaatimustenmukaisuustodistusta ajoneuvon rekisteröimistä varten. Rekisteröintitodistusta myönnetään vasta sen jälkeen, kun ajoneuvo on rekisteröity.

3.6 On tärkeää, että uusien henkilöautojen rekisteröintiä koskevat tiedot ovat tarkkoja ja että niitä voidaan käsitellä tehokkaasti päästötavoitteen vahvistamiseksi. Jäsenvaltioiden olisi kerättävä ja ilmoitettava tiedot ensirekisteröidyistä ajoneuvoista, joissa voidaan käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita, mukaan luettuina niiden alueella sijaitsevien vaihtoehtoisia polttoaineita tarjoavien huoltoasemien osuus.

⁽¹⁾ EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Komission asetus (EU) N:o 1014/2010 uusien henkilöautojen rekisteröintiä koskevien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaisesti, EUVL L 293, 11.11.2010, s. 15.

3.7 Jäsenvaltioiden on varmistettava yhdistettyjen seurantatietojen ja yksityiskohtaisten seurantatietojen säilyttäminen, kerääminen, valvonta, varmentaminen ja siirtäminen.

3.8 Tietoja on seurattava ja ne on toimitettava valmistajakohtaisesti, minkä vuoksi on tärkeää, että valmistaja on tunnistettavissa ja erotettavissa valmistajan kaupanimestä.

Bryssel 4. toukokuuta 2011

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Staffan NILSSON
