

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya personbilar"

KOM(2010) 657 slutlig

(2011/C 218/11)

Föredragande: **Mihai MANOLIU**

Den 10 november 2010 beslutade Europeiska kommissionen att i enlighet med artikel 304 i EUF-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Meddelande från kommissionen om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya personbilar"

KOM(2010) 657 slutlig.

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som berett ärendet, antog sitt yttrande den 5 april 2011.

Vid sin 471:a plenarsession den 4–5 maj 2011 (sammanträdet den 4 maj) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 148 röster för och 4 nedlagda röster.

1. Sammanfattning

1.1 EESK anser att *hållbar rörlighet* handlar om att flytta människor och varor genom Europa på effektivast möjliga sätt, minska utsläppen och spara bränsle. Detta innebär information om och tillträde till de lämpligaste transportsätten samt investeringar i teknik, infrastruktur och förvaltningssystem som uppmuntrar *fri och hållbar rörlighet*.

1.2 EESK menar att hållbar rörlighet kräver *utformning av ett regelverk som skapar förutsättningar för Europas fordonsindustri att blomstra* och fortsätta utvecklingen av innovationer och teknik som kan användas i miljövänliga fordon för en hållbar framtid.

1.3 När genomsnittsmålen sätts upp för den nya fordonsparken bör lagstiftningen enligt EESK utformas så att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål erhålls som ligger i linje med de europeiska fordonstillverkarnas mångfald. Dessutom bör obefogade konkurrensnedvridningar mellan fordonstillverkarna undvikas.

1.4 EESK ser positivt på att kommissionen "*med tanke på bättre lagstiftning*" vill "*främja ett genomtänkt samspel mellan olika politikområden, skapa förutsägbara villkor, skydda allmänintressen (t.ex. miljö och säkerhet) och samtidigt försöka minska industrins regelbörda*".

1.5 Kommittén välkomnar den tydliga viljan att utveckla ett övergripande arbetssätt och att samtidigt integrera olika aspekter av *industrins utveckling och konkurrenskraft samt ta hänsyn till berörda parter*.

1.6 När utsläppsnormerna bestäms är det enligt EESK viktigt att ta hänsyn till följderna för konsumenterna, marknaderna och

tillverkarnas konkurrenskraft, men också till den innovationsstimulans och energibesparing det medför. Det är viktigt att ge fordonstillverkarna planeringssäkerhet.

2. Bakgrund

2.1 EU-marknaden för nya personbilar minskade med 5,5 % 2010. Totalt nyregistrerades 13 360 599 fordon under året, enligt siffror från europeiska bilindustriföreningen (ACEA). Resultaten för 2010 präglades av att man i många EU-länder avslutade statliga program för förnyelsen av fordonsparken. Registreringarna i december uppgick till 1 009 638 fordon, en nedgång med 3,2 % på årsbasis.

2.2 I december (– 3,2 %) minskade nybilsregistreringen markant i Spanien (– 23,9 %), Italien (– 21,7 %) och Storbritannien (– 18,0 %). Den franska marknaden var oförändrad (– 0,7 %) medan den tyska växte med 6,9 %.

2.3 I personbilssegmentet finns ett större modellutbud än någonsin tidigare. Nya allsidiga fordonstyper som sportkombi och korsningar mellan personbilar och stadsjeepar konkurrerar om marknadsandelarna med sedan-, kupé- och cabrioletmodeller, halvkombibilar och herrgårdsvagnar. Dessa nya typer av formgivning förekommer rikligt i de olika fordonssegmenten, alltifrån kompaktbilar till lyxbilar.

2.4 Detta är goda nyheter för bilköparna, som har större valmöjligheter i termer av pris, stil och funktion. Konsumenternas beteende påverkar de sammanlagda utsläppen från personbilar. Konsumenterna bör därför få information om huruvida nya personbilar uppnår utsläppsmålen.

2.5 Hållbar rörlighet handlar om att se till att konsumenterna har ett verkligt val, men även att uppmuntra dem att köpa det fordon som bäst motsvarar deras behov och utbilda dem att köra miljövänligt för att minska onödiga utsläpp och spara pengar.

2.6 I fordonstillverkningen innebär detta att man hittar de mest hållbara materialen, förbättrar logistiken i underleverantörskedjan för att minska avfallsmängden och utsläppen samt ser till att fler delar utformas så att de kan återvinnas när de är uttjänta.

2.7 Den offentliga politiken måste också omfatta fler kostnadseffektiva sätt att minska koldioxidutsläppen, gemensamma skatteinitiativ, utveckling av alternativa bränslen och förnybar energi samt relevant infrastruktur.

2.8 Därför bör en ny metod utvecklas, som på ett rättvisande sätt visar koldioxidbesparingarna med tvåbränsle- och flexbränslefordon som kan drivas med alternativa bränslen.

2.9 Industrin kommer att behöva investera ännu mer i teknik som minskar utsläppen, bl.a. intelligent trafikledningsteknik, och ytterligare förbättra motorernas effektivitet.

2.10 EU har fastställt en långtgående strategi för att minska koldioxidutsläppen från vägfordon och mycket har redan uppnåtts. Enligt förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar ska de genomsnittliga utsläppen från nya personbilar ⁽¹⁾ ha minskat till 130 g CO₂/km senast 2015.

2.11 Biltillverkare strävar efter att uppfylla stränga koldioxidkrav för 2012 för nya bilar och att uppnå ytterligare mål för 2020. Branschen kommer aktivt att medverka i debatten om hållbara transporter.

2.12 Under de senaste tjugo åren har koldioxidutsläppen från bilar och nyttofordon minskat dramatiskt och sedan 1995 har de sjunkit med 20 %. Europeiska kommissionen har noterat detta framsteg liksom det faktum att investeringarna i fordonsteknik här har varit den främsta drivkraften. EESK anser att samhället för att uppnå fler påtagliga minskningar måste se längre än till bara fordonstekniken.

2.13 EESK efterlyser en integrerad metod som innebär en strävan efter ökad konkurrenskraft och hållbar tillväxt i fordonsindustrin i syfte att bibehålla fordonstillverkning i Europa och skapa effektiva ramar för utveckling och marknadsföring av rena och energieffektiva fordon.

2.14 Medlemsstaterna bör kartlägga antalet registrerade fordon i syfte att bedöma dels påverkan på övervakningsprocessen,

dels i vilken mån man uppfyller EU:s mål för genomsnittliga koldioxidutsläpp från den nya bilparken i enlighet med yttrandet från kommittén för klimatförändringar.

2.15 EESK anser att det är nödvändigt att anta EU-mål för nya personbilar för att förhindra att den inre marknaden fragmenteras beroende på att medlemsstaterna antar olika åtgärder.

2.16 EU-målen ger tillverkarna större planeringssäkerhet och mer flexibilitet att uppfylla kraven på koldioxidminskningar än vad separata nationella minskningsmål skulle göra.

3. Uppgifter, överföring av uppgifter, uppgiftskällor, bevarande och kontroll av uppgifter

3.1 Enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 443/2009 ska medlemsstaterna varje år registrera och överlämna vissa uppgifter till kommissionen om nya personbilar som registrerats på deras territorium under det föregående året ⁽²⁾.

3.2 Eftersom dessa uppgifter ska användas som grund för att fastställa specifika koldioxidutsläppsmål för tillverkare av nya personbilar och för att bedöma huruvida tillverkarna uppnår dessa mål bör bestämmelserna om insamling och rapportering av uppgifterna harmoniseras.

3.3 För att fullt ut kunna bedöma om varje tillverkare uppnår sina specifika koldioxidutsläppsmål och för att få nödvändig erfarenhet av tillämpningen av förordningen behöver kommissionen detaljerade uppgifter. Medlemsstaterna bör se till att sådana uppgifter registreras och överlämnas till kommissionen.

3.4 Oavsett vilken uppgiftskälla en medlemsstat använder för att ta fram de sammanställda och de detaljerade övervakningsuppgifterna ska uppgifterna grundas på informationen i intyget om överensstämmelse för den berörda personbilen.

3.5 När medlemsstaterna samlar in dessa uppgifter ska de i första hand utgå från *intyget om överensstämmelse* eller typgodkännandet. Registreringsbeviset får inte ersätta intyget om överensstämmelse vid registrering av ett fordon. Registreringsbeviset utfärdas först efter det att fordonet har registrerats.

3.6 Det är viktigt att uppgifterna om registrering av nya personbilar är korrekta och kan behandlas effektivt i syfte att fastställa de specifika utsläppsmålen. Medlemsstaterna bör registrera och rapportera uppgifter om nyregistrerade fordon som är avsedda att drivas med alternativa bränslen, inbegripet andelen påfyllningsstationer på deras territorium.

⁽¹⁾ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1014/2010 om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009. EUT L 293, 11.11.2010, s. 15.

3.7 Medlemsstaterna ska säkerställa bevarande, insamling, kontroll, verifiering och överlämnande av de sammanställda övervakningsuppgifterna och de detaljerade övervakningsuppgifterna.

3.8 Uppgifterna måste övervakas och registreras så att de tillordnas en tillverkare. Därför måste tillverkaren tydligt anges och denna uppgift ska skiljas från uppgifterna om tillverkarens varumärke.

Bryssel den 4 maj 2011

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Staffan NILSSON
