

III

(Förberedande rättsakter)

EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

447:e PLENARSESSION DEN 17–18 SEPTEMBER 2008

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon"

KOM(2007) 856 slutlig – 2007/0297 COD

(2009/C 77/01)

Den 22 februari 2008 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon".

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 15 juli 2008. Föredragande var **Edgardo Maria Iozia**.

Vid sin 447:e plenarsession den 17–18 september 2008 (sammanträdet den 17 september) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 140 röster för och 4 röster emot.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 I sina olika yttranden om minskning av koldioxidutsläppen har kommittén alltid gett sitt starka stöd åt sådana lagstiftningsinitiativ från kommissionen som syftar till att nå konkreta och tydliga mål för att minska växthusgasutsläppen och som utgör ett centralt bidrag i kampen mot klimatförändringen.

1.2 Kommittén välkomnar målen i förslaget till förordning om en gradvis minskning av koldioxidutsläppen så att man når det föreslagna målet 130 g/km till 2012 genom förbättrad motorfordonsteknik.

1.3 Dessutom uppmanar kommittén alla berörda parter att förbinda sig att nå målet 120 g/km senast 2012 med hjälp av den samordnade strategi som beskrivs i kommissionens meddelande av den 7 februari 2007. Kommittén uppmanar också rådet och Europaparlamentet att snarast anta alla förslag till lagstiftning som syftar till att bromsa klimatförändringen.

1.3.1 Kommittén rekommenderar att kommissionen sätter upp långsiktiga mål i enlighet med Europaparlamentets begäran: Djärvarer lösningar krävs till 2020.

1.4 I synnerhet uppmanar kommittén till ett snabbt antagande av förslaget till direktiv om beskattning av personbilar (KOM(2005) 261 slutlig) och till utvidgning av direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar. Kommittén uppmanar också kommissionen att föreslå och samordna initiativ till reklam och marknadsföring i syfte att främja bränslesnåla motorfordon.

1.5 Det verkar finnas skäl för särskild lagstiftning för bilindustrin med hänsyn till behovet av att gå vidare efter en period av frivilliga åtaganden inom industrin. Även om dessa åtaganden lett till viktiga framsteg och haft god effekt på utsläppen från personbilar, räcker de inte till för att man ska kunna nå de uppsatta målen.

1.6 Kommittén stöder strategin och det tillvägagångssätt som föreslås, men vill uppmana till åtgärder som verkligen är genomförbara, så till vida att man uppnår rätt balans mellan att på ena sidan åstadkomma avgörande framsteg för miljön och på andra sidan säkerställa de 13 miljoner arbetstillfällen som finns inom denna industri samt bevara konkurrenskraften fullt ut hos de europeiska företagen i denna sektor, som otvivelaktigt har en strategisk betydelse för EU:s ekonomi.

1.7 Kommittén håller med om att en förordning är den lämpligaste regleringsformen, eftersom den garanterar omedelbar efterlevnad av besluten och på så vis förhindrar snedvridning av konkurrensen. Tidsramarna och detaljerna för de åtgärder som föreslås måste övervägas noggrant och på ett mer samstämmigt sätt, så att man behåller och stärker konkurrenskraften hos de europeiska företagen på den globala marknaden och så att man förhindrar att orimliga fördelar skapas bland de olika segmenten inom sektorn.

1.8 Därför föreslår kommittén att kommissionen överväger möjligheten att ersätta det nuvarande systemet för bestämning av gränsvärden för utsläpp som endast utgår från fordonets vikt (som i Japan) och börjar räkna med andra parametrar, såsom fordonets markyta (hjulbasen multiplicerad med spårvidden). Detta beräkningssätt används redan för lastbilar i USA.

1.9 Kommittén uppmanar till ytterligare eftertanke när det gäller den linjära kurvans lutning, uttryckt i procent, med hänsyn till dess omedelbara effekt på ansvarsfördelningen mellan tillverkarna. Kommissionen skriver själv i sin sammanfattning av konsekvensbedömningen (SEK(2007) 1724) att "Om dessa kriterier tillämpas tyder inledande analyser på att man för att uppnå balans mellan dem i detta läge bör överväga ett intervall mellan 50 % och 80 %". Därmed erkänner kommissionen indirekt behovet av en mycket bättre konsekvensbedömning i en sådan känslig fråga. Att välja en lutning på 60 % skulle lämna vissa problem olösta och skulle kunna skapa tvister med tillverkare som anser att beslutet är orättvist och obalanserat. Kommittén rekommenderar att effekterna av det slutgiltiga beslutet, som ska fattas efter att alla nödvändiga överväganden gjorts, varken ska medföra fördelar eller nackdelar för enskilda parter.

1.10 En annan aspekt som bör övervägas noggrant är införandet av böter i artikel 7 i förordningen. Kommittén stöder visserligen denna avskräckande strategi, men anser att åtgärdernas kraftiga progressivitet inte gör det möjligt för tillverkarna inom EU att anpassa sina produktionskedjor till de nya gränserna inom avsedd tidsram. I jämförelse med de åtgärder som planeras för andra sektorer verkar dessa åtgärder dåligt avvägda, eftersom de får större effekt på tillverkning av små och medelstora fordon än på tillverkning av stora fordon. Detta skapar automatiskt obalans mellan de olika tillverkarna.

1.11 Kommittén anser att dessa böter efter hand kan bli mycket höga och att de kan påverka konsumentpriserna och därigenom lägga kostnadsbördan på köparen samt eventuellt snedvrida konkurrensen och dessutom försena förnyelsen av vagnparken. Kommittén uppmanar kommissionen att se till att alla finansiella medel som härrör från denna åtgärd stannar inom bilindustrin. På så vis kan man skapa incitament till att byta ut äldre, mer förorenande bilar och genomföra kampanjer för ökad medvetenhet om koldioxidutsläppen som köpargument samt även bidra till de enorma resurser som behövs till forskning och utveckling.

1.12 Kommittén anser att vetenskaplig forskning är avgörande för hur stora framsteg man kan göra inom industrin.

Inledningsvis kan man visserligen nå resultat med befintlig teknik, men det är rimligt att anta att det i framtiden krävs ett "teknologiskt uppbrott från det nuvarande läget" genom att man inför mer avancerad teknik.

1.13 Enligt kommitténs uppfattning krävs det enorma resurser och ett starkt engagemang om man ska välja forskningsvägen. Till att börja med behöver man säkra samordningen av de initiativ som finns i medlemsstaterna, vid universitet och vid teknikcentrum på alla nivåer, samtidigt som man uppmuntrar till aktivt deltagande från tillverkarnas sida.

1.14 I detta syfte anser kommittén att ett gemensamt teknikinitiativ för bilindustrin skulle kunna hjälpa till att samla forskarvärlden.

1.15 Kommittén anser att konsekvensbedömningen inte går tillräckligt långt, vilket också konsekvensbedömningsnämnden själv poängterar. I dokument SEK(2007) 1725 begär nämnden ett klagörande av eventuella effekter på möjligheterna att nå målen och en förklaring av eventuella skillnader mellan resultat från TREMOVE-modellen och förhandsanalyser. Kommittén vill tillägga att vissa känsliga variabler som bränslepriser och autonom viktökning (AWI) behöver analyseras ytterligare. Man bör även göra en närmare bedömning av regionala effekter, särskilt när det gäller sysselsättningen, underleverantörerna till bilindustrin och den internationella konkurrenskraften.

1.16 För att en sådan långtgående strategi ska lyckas anser kommittén att det krävs lämpliga åtgärder för att stödja och skydda den industriella strukturen i Europa; detta med avseende på att säkerställa eller rentav förbättra den nuvarande konkurrenskraften samtidigt som man behåller kvalificerade arbetstillfällen inom industrin. Kommittén förespråkar ett infasningssystem som skulle innebära att slutmålet till minst 80 % uppnås år 2012 och att återstoden därefter uppnås gradvis fram till 2015.

1.17 En avgörande faktor för att nå miljömålen och säkerställa konkurrenskraften är en strikt tillämpning av utsläppsgränsvärdena för alla fordon som inte är tillverkade inom EU men som säljs inom EU. Dessa gränsvärden ska tillämpas på importerade fordon.

1.18 Med hänsyn till att detta förslag bara är början på en process som syftar till att ta itu med miljöproblemen i hela transportsektorn, vill kommittén uppmana kommissionen att snabbt utarbeta ny lagstiftning för begränsning av koldioxidutsläppen från lätta lastbilar, tunga fordon och tvåhjuliga fordon, och att sammanställa all relevant statistik om utsläppen från dessa fordon.

1.19 Kommittén menar att sektorspolitiken visserligen har stor betydelse för bilindustrin, men att det också behövs bredare åtagande inom den övergripande transportpolitiken. Icke desto mindre är sektorspolitiken en viktig förlopare som kan vägleda hela industrin mot de miljömål som redan eftersträvas inom andra industrisektorer i EU.

1.20 Kommittén hoppas att de sektorsinriktade åtgärder som föreslås ska åtföljas av ett resultatınriktat agerande som är inriktat på transportefterfrågan. Det är mycket viktigt att föra en rigorös politik med inriktning på en ännu större omläggning av vägtransporter till andra transportsätt som ger mindre utsläpp av växthusgaser, såsom järnväg, inlandssjöfart och kollektivtrafik (om möjligt med mycket låg utsläppsnivå).

1.21 Kommittén ställer sig inte bakom förslaget till tillfälligt undantag i förordningens artikel 9 i dess nuvarande form, eftersom detta helt klart innebär att tillverkarna behandlas ojämnt. Kommittén anser att det är mycket viktigt att undvika att det införs regelbaserade fördelar som skulle kunna snedvrida konkurrensen.

1.22 Kommittén rekommenderar att det utformas en modell för CO₂-beräkning som tar hänsyn till alla utsläpp från bilindustrin. Den klimatpåverkan som uppstår under fordonets hela livscykel borde beaktas.

1.23 För att nå detta mål behöver vi få igång en debatt om livsstil – en fråga som kommittén nyligen berört i särskilda yttranden. Det är en utbredd övertygelse att man inte kommer att kunna nå målet att minska koldioxidutsläppen med 20 procent om antalet personbilar och storleken på dessa fortsätter att öka och om lastbilar som släpper ut stora mängder växthusgaser och kväveoxider fortsätter att gynnas. Detta varken kan eller får godtas.

2. Inledning: bakgrund till förslaget

2.1 I FN:s ramkonvention om klimatförändringar, som för Europeiska gemenskapens del ratificerades genom rådets beslut 94/69/EG av den 15 december 1993, uppmanas alla parter att formulera och genomföra program för att dämpa klimatförändringen.

2.2 Kommissionen har svarat genom att gradvis utveckla en rad lagstiftningsåtgärder som kulminerade i januari 2007 när EU i samband med internationella förhandlingar föreslog en 30-procentig minskning av utsläppen av växthusgaser i industriländerna (i förhållande till nivåerna 1990) och en 20-procentig minskning till 2020. Dessa mål vann sedan stöd hos både rådet och Europaparlamentet.

2.3 En analys av enskilda sektorer visar att de sammanlagda utsläppen av växthusgaser minskade med cirka 5 procent under perioden 1990–2004, men att koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn ökade med 26 procent under samma period.

2.4 Med hänsyn till detta behövs det särskild lagstiftning för att få fordonssektorn att ansluta sig till den nedåtgående trenden när det gäller utsläpp av växthusgaser. I synnerhet måste man

agera mot utsläpp från personbilar, som står för 12 procent av EU:s samlade utsläpp av koldioxid, den viktigaste växthusgasen.

2.5 Man har visserligen gjort betydande tekniska framsteg inom bilindustrin, vilket har lett till att koldioxidutsläppen tack vare förbättrad bränsleeffektivitet har minskat med 12,4 procent mellan 1995 och 2004. Denna minskning har emellertid helt och hållet uppvägs av den stadigt växande efterfrågan på transport och de allt större fordonen, och detta har i stället gjort att transportsektorns samlade utsläpp av växthusgaser har ökat.

2.6 Resultatet blir att EU knappast kommer att kunna nå utsläppsmålet på i genomsnitt 120 g koldioxid/km för den nya bilparken, om man inte vidtar särskilda åtgärder.

3. Milstolpar i kommissionens strategi

3.1 Unionens strategi för att minska koldioxidutsläppen började ta form 1995. Den bestod då av följande tre delar:

- frivilliga åtaganden från bilindustrin att minska utsläppen,
- bättre information till konsumenterna,
- främjande av bränslesnåla bilar genom skatteincitament.

3.2 1998 åtog sig den europeiska bilindustriföreningen (European Automobile Manufacturers Association, ACEA) att minska de genomsnittliga utsläppen från nya bilar till 140 g koldioxid/km till 2008. Den japanska och den koreanska bilindustrin (Japan Manufacturers Association, JAMA, respektive Korean Manufacturers Association, KAMA) gjorde ett liknande åtagande för att minska de genomsnittliga utsläppen till 2009.

3.3 Kommissionen gav sitt erkännande till åtagandena genom att utfärda rekommendation 1999/125/EG (om ACEA:s frivilliga åtagande), rekommendation 2000/303/EG (om KAMA:s frivilliga åtagande) och rekommendation 2000/304/EG (om JAMA:s frivilliga åtagande). För att kunna övervaka utsläppen antog EU Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG, i vilket en plan fastställdes för övervakning av koldioxidutsläppen från nya personbilar.

3.4 Den 7 februari 2007 utfärdade kommissionen följande två parallella meddelanden om bilsektorn:

- resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon, KOM(2007) 19 slutlig (EESK:s yttrande TEN/301, föredragande Virgilio Ranocchiaro),
- ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundralet – Kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21 – Ett bidrag till EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning, KOM(2007) 22 slutlig (EESK:s yttrande INT/351, föredragande Francis Davoust).

3.5 I dessa meddelanden rapporterade man om framsteg när det gällde att nå målet 140 g koldioxid/km till 2008–2009, men man drog slutsatsen att det skulle bli omöjligt att nå målet 120 g koldioxid/km för den nya bilparken om man inte vidtog andra åtgärder.

3.6 Båda meddelandena uppmanade till en samordnad strategi med följande två huvuddrag:

- obligatorisk minskning av koldioxidutsläppen genom förbättrad fordonsteknik i syfte att nå målet på i genomsnitt 130 g/km,
- kompletterande åtgärder för att åstadkomma återstående minskning på 10 g/km med hjälp av ny teknisk utrustning i fordon (växelindikator, däcktrycksindikator, däck med lågt rullningsmotstånd, energisnål luftkonditionering etc.) och **ökad användning av biobränslen**.

3.7 I dessa meddelanden fastslog kommissionen att följande faktorer skulle beaktas i det genomsnittliga målet för den nya bilparken:

- konkurrensmässig neutralitet,
- social rättvisa och hållbara valmöjligheter,
- undvikande av all ooberättigad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkare,
- fullständig överensstämmelse med målen i Kyotoavtalet.

3.8 De rättsliga ramar som föreslagits och uppmuntrats av både konkurrensrådet och transportrådet är beroende av att alla biltillverkare intensifierar sitt arbete med att tillverka miljövänligare bilar, samtidigt som de eftersträvar maximal kostnadseffektivitet.

3.9 Detta innebär att man måste ha en samordnad strategi med alla parter involverade för att kunna genomföra minskningen av koldioxidutsläppen. Det behövs därför ett förslag till lagstiftning som innebär att målen nås samtidigt som bilindustrin bibehåller sin globala konkurrenskraft.

4. Kommissionens förslag

4.1 Syftet med förslaget till förordning (KOM(2007) 856) är att "minska koldioxidutsläppen från lätta fordon" och att vidta åtgärder för att nå målet på 130 g/km till 2012. Det gäller motorfordon i kategori M1 enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007, och som registreras för första gången i gemenskapen och inte registrerats tidigare utanför gemenskapen.

4.2 Förslaget är en del av en samordnad strategi som ska fullbordas genom åtgärder som ger en minskning på ytterligare 10 g koldioxid/km för att man ska nå unionens slutmål på 120 g koldioxid/km i enlighet med KOM(2007) 19 slutlig.

4.3 Vid fastställandet av nivåerna för koldioxidutsläppen tar förordningen hänsyn till

- följderna för marknader och tillverkarnas konkurrenskraft,
- innovationsstimulans,
- energibesparing.

4.4 Förslaget till förordning strävar också efter att

- uppmuntra bilindustrin att investera i ny teknik,
- aktivt främja ekologisk innovation,
- beakta framtida teknikutveckling,
- främja EU-industrins konkurrenskraft,
- skapa högkvalificerade arbetstillfällen.

4.5 Kommissionen förklarar att förordningen är förenlig med EU:s andra mål och övriga politik samt att den är resultatet av omfattande samråd med och synpunkter från en särskild arbetsgrupp som inrättats för det europeiska programmet för klimatförändringen (högnivågruppen CARS 21) med alla aktörer representerade.

4.6 **Rättslig grund:** Artikel 95 i EG-fördraget anses vara en lämplig rättslig grund för att skapa rättvisa villkor för alla ekonomiska aktörer och ge en hög hälso- och miljöskyddsnivå.

4.7 **Subsidiaritet och proportionalitet:** Förslaget följer subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, även om det avser ett område där unionen inte är ensam behörig, i så måtto att det förhindrar att hinder uppstår på den inre marknaden. Antagandet av lagstiftningsåtgärder på unionsnivå gör det också enklare att agera för att nå en harmoniserad minskning av klimatförändringens inverkan på personbilar.

4.8 **Val av regleringsform:** Kommissionen anser att en förordning är den lämpligaste regleringsformen för att säkerställa att de antagna bestämmelserna omedelbart efterlevs och därigenom undvika snedvridning av konkurrensen, vilket skulle kunna ge återverkningar på den inre marknaden.

4.9 **Övervakning:** Varje medlemsstat måste enligt det tillvägagångssätt som fastslås i artikel 6 samla in uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar, uppmätta enligt den harmoniserade metod som lagts fram i förordning (EG) nr 715/2007, och rapportera dessa uppgifter till kommissionen.

4.10 Intyg om överensstämmelse: Tillverkarna ska enligt direktiv 2007/46/EG utfärda ett intyg om överensstämmelse som måste åtfölja varje ny personbil. Medlemsstaterna ska endast tillåta att en ny personbil registreras och tas i bruk om den åtföljs av ett giltigt sådant intyg (med det undantag som anges i artikel 9 i förordningen).

4.11 Böter för extra utsläpp: Enligt artikel 7 i förslaget till förordning ska man från 2012 utfärda böter för extra utsläpp för tillverkare (eller för poolansvarig, om det rör sig om en pool) som överskrider det specifika utsläppsmålet. Bötesbeloppet ska öka markant under åren efter 2012, och de böter som betalas ska ses som intäkter i Europeiska unionens budget.

5. Europaparlamentets förslag till strategi

5.1 I den resolution som antogs den 24 oktober 2007 välkomnade Europaparlamentet kommissionens strategi men föreslog att utsläppsmålen skulle genomföras från 2011 och framåt i syfte att nå 125 g koldioxid/km till år 2015 enbart genom tekniska förbättringar. Parlamentet betonade att man borde ta det andra steget med hänsyn till det långsiktiga målet på 95 g koldioxid/km till 2020 och eventuellt 70 g koldioxid/km till 2025, vilket skulle bekräftas eller revideras senast 2016.

6. Betydelsen av konsumenternas beteende

6.1 Konsumenternas beteende är särskilt viktigt för att man ska lyckas minska bilarnas koldioxidutsläpp. För att få bilanvändarna att bidra mer till att målen nås, har kommissionen börjat förbereda en ändring av direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.

7. Allmänna kommentarer

7.1 Precis som i tidigare yttranden om kommissionens förslag till minskning av koldioxidutsläppen vill kommittén ånyo bekräfta sitt stöd till alla EU-initiativ som syftar till att nå specifika mål för att minska växthusgasutsläppen och som utgör en central del av kampen mot klimatförändringen.

7.2 Kommittén instämmer med målen i det aktuella förslaget till förordning, med förbehåll för nedanstående kommentarer. Kommittén uppmanar rådet och Europaparlamentet att snarast anta alla lagstiftningsförslag som syftar till att dämpa klimatförändringen.

7.3 Kommittén uppmanar EU-institutionerna att snarast anta direktivet om beskattning av personbilar (KOM(2005) 261), vilket skulle påskynda uppnåendet av målet och uppmuntra företagen att göra större ansträngningar. Kommittén uppmanar också institutionerna att snarast förbättra direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och

att föreslå och samordna initiativ om reklam och marknadsföring av motorfordon. Detta bör inbegripa åtgärder för att främja bränsleeffektiva fordon och förbjuda reklam för de fordon som förorenar mest.

7.4 Kommittén stöder valet av artikel 95 i EG-fördraget som rättslig grund för förslaget till förordning, eftersom denna artikel lämpar sig väl för att säkerställa rättvisa villkor för alla aktörer och en hög hälso- och miljöskyddsnivå.

7.5 Kommittén håller med om att en förordning är den lämpligaste regleringsformen, eftersom den garanterar omedelbar efterlevnad och förhindrar snedvridning av konkurrensen. Detta val framstår som nödvändigt, eftersom de frivilliga åtagandena från industrins sida, trots att de har haft en god effekt på utsläppen från personbilar, har visat sig otillräckliga när det gäller att nå de uppsatta målen.

7.6 Kommittén samtycker till förslaget om att begränsa utsläppen till 130 g koldioxid/km med hjälp av förbättrad motorfordonsteknik men beklagar att det inte längre förefaller realistiskt att försöka nå den snävare målsättningen på 120 g koldioxid/km som ursprungligen planerats till 2012. Kommittén är medveten om att kommissionen nu föreslår att målet på 120 g/km ska uppnås med andra medel, genom en samordnad strategi. Strategin bör omfatta förbättrade däckstandarder, främjande av ökad konsumentmedvetenhet, incitament till miljövänlig bilkörning⁽¹⁾ och framförallt större användning av biobränslen. Eftersom det råder ett växande tvivel om huruvida det är genomförbart och önskvärt att nå målet för biobränsleanvändning inom transportsektorn betraktar inte kommittén detta som ett tillfredställande alternativ.

7.7 Kommittén rekommenderar därför att kommissionen fastställer ytterligare mål för bilindustrin i syfte att minska koldioxidutsläppen från bilar under de kommande åren. EESK menar att man genom att nu inrätta en rad gradvis striktare mål för framtida år skulle ge en tydlig signal beträffande de normer som då kommer att vara tillämpliga och göra den europeiska industrin i stånd att anpassa sin produktion därefter.

7.8 Kommittén anser att motorindustrin genom att nå detta mål på ett viktigt sätt skulle bidra till kampen mot utsläpp av växthusgaser från transportsektorn, eftersom det skulle innebära en minskning av koldioxidutsläppen med 400 miljoner ton under den perioden.

7.9 Kommittén är övertygad om att betydande investeringar i forskning och utveckling är en avgörande faktor när det gäller att nå både nuvarande och långsiktiga mål. Dessa åtgärder måste utformas så att de hänger ihop och samordnas med pågående initiativ i de enskilda medlemsstaterna, vid universitet och inom alla teknikcentrum med anknytning till industrin. De måste också utformas så att tillverkarna deltar aktivt.

⁽¹⁾ EESK:s yttrande: EUT C 44, 16.2.2008 (föredragande: Virgilio Ranocchiaro).

7.9.1 Kommittén vill rikta kommissionens och medlemsstaternas uppmärksamhet mot behovet av att införa åtgärder för inkomststöd – bl.a. via skatteincitament – för större familjer som är tvungna att använda stora fordon. Man bör också ta hänsyn till situationen på marknaderna i östra Europa, där fordonsparkens genomsnittsalder är mycket hög och där det handlas med mer förorenande andra- och tredjehandsfordon. Man bör försöka hitta olika vägar för att genom särbestämmer ge incitament till inbyte i dessa länder. Länder med låg per capita-inkomst kommer givetvis inte att kunna dra fördel av en allmän utsläppsminskning, eftersom folk inte har råd att köpa de nya, mer effektiva fordonen, vilka högst sannolikt kommer att vara dyrare.

7.10 Det står klart att man under de närmaste åren kan nå hyggliga resultat med hjälp av befintlig teknik, men i framtiden kommer man att behöva överväga ett "teknologiskt uppbrott från det nuvarande läget" genom att införa mer avancerad teknik.

7.11 Med hänsyn till detta anser kommittén att ett gemensamt teknikinitiativ skulle kunna hjälpa till att samla forskarvärlden. Detta skulle kunna samfinansieras genom ansenliga budgetanslag från EU tillsammans med resurser i motsvarande omfattning från tillverkarna, i likhet med vad som nyligen föreslagits på viktiga områden som väte- och bränsleceller, flygteknik och lufttransporter, innovativa läkemedel, IT-system och nanoelektronik.

7.12 Kommittén stöder införandet av böter från 2012 för den tillverkare som inte uppfyller målen enligt artikel 7 i förordningen och instämmer med denna avskräckande strategi, men anser dock att dessa böter borde användas till verksamhet som har betydelse för bilindustrin, exempelvis till att

- stödja alla initiativ till forskning och utveckling,
- investera i yrkesutbildning,
- finansiera incitament för att byta ut äldre bilar som förorenar mer,
- genomföra informationskampanjer som uppmuntrar konsumenterna att ta hänsyn till utsläppen när de köper ett fordon,
- stödja den lokala kollektivtrafiken.

7.13 Kommittén anser att dessa åtgärder, med sin utpräglade progressivitet, kanske inte är förenliga med tillverkarnas förmåga att anpassa sina produktionskedjor till de nya gränsvärdena. Böterna framstår som påfallande höga. De kommer troligen att påverka konsumentpriserna och skulle också kunna snedvrider konkurrensen samt missgynna denna bransch i förhållande till andra branscher. Man måste hitta en lösning som jämnar ut bördan och som beaktar genomsnittskostnaden för andra branscher som deltar i arbetet med att minska koldioxidutsläppen.

7.14 Kommittén föreslår att kommissionen överväger möjligheten att ersätta det nuvarande systemet för bestämning av gränsvärden för utsläpp, som endast utgår från fordonets vikt, med ett system som tar med andra parametrar såsom fordonets markyta (en bils markyta beräknas genom att hjulbasen multipliceras med spårvidden).

7.15 Den linjära kurvans lutning, uttryckt i procent, påverkar hur ansvaret fördelas mellan tillverkarna och vilka effekter det har på miljön. Ju närmare 100 lutningen är, desto lättare börda läggs på tillverkare av tunga fordon. Omvänt gäller att ju närmare noll lutningen är, desto tyngre blir bördan för att uppnå målen (en 80-procentig lutning möjliggör ett utsläppsöverskott på 6 gram, en 20-procentig lutning endast ett utsläppsöverskott på 1,5 gram). Kommissionen har föreslagit en lutning på 60 % (4,6 grams överskott). Kommittén uppmanar kommissionen att bearbeta detta förslag ytterligare, så att det fullständigt säkerställs att förordningen inte kan gynna eller missgynna något företag i EU.

7.16 Om kommissionen beslutar att hålla fast vid denna vikt-baserade angreppsmetod, skulle det inte vara särskilt meningsfullt att göra en översyn av lutningen år 2010, eftersom viktökningen ska beaktas från och med 2013.

7.17 Kommittén uppmanar kommissionen att snabbt utarbeta ny lagstiftning som begränsar koldioxidutsläppen från lätta lastbilar, tunga fordon och tvåhjuliga fordon, för vilka det behövs tillförlitliga och kontrollerade uppgifter om faktiska utsläpp.

7.18 Kommittén uppmanar kommissionen att vid sidan om den oerhört viktiga frågan om miljöskydd beakta de eventuella effekterna av den här komplicerade processen för de 13 miljoner arbetstillfällen som finns inom fordonsbranschen. I en situation med stigande oljepriser och konsumenter som önskar spendera mindre på bränsle bör de europeiska biltillverkarna kunna vinna konkurrensfördelar samt bidra till sysselsättningen i EU genom att tillverka effektivare bilar.

7.19 Enligt kommitténs uppfattning krävs det lämpliga och praktiskt genomförbara forskningsåtgärder kring ny, innovativ och effektiv teknik, så att man säkerställer eller rentav förbättrar den europeiska bilindustrins konkurrenskraft och kvaliteten på de arbetstillfällen som erbjuds.

7.20 Kommittén anser att en viktig del av processen består i att strikt och fullständigt tillämpa utsläppsgränsvärden för alla fordon som inte är tillverkade i EU men som säljs i EU. Dessa gränsvärden kommer att beräknas på grundval av importerna.

7.21 Kommittén anser att den lägesrapport som ska utarbetas år 2010 ger en mycket viktig möjlighet att utvärdera hela strategin. Därför anhåller kommittén om att få delta i dessa återkommande utvärderingar och på så vis få tillfälle att yttra sig.

7.22 Kommittén anser att konsekvensbedömningen inte är tillräckligt omfattande. I yttrandet från konsekvensbedömningsnämnden efterlystes klargöranden av vissa avgörande punkter med tanke på frågans stora betydelse.

7.23 Nämnden har lämnat följande rekommendationer i dokumentet SEK(2007) 1725: Man bör klargöra inverkan på fordonsparkens sammansättning och vilken effekt den kan ha på möjligheten att nå målen samt förklara eventuella skillnader mellan resultat från TREMOVE-modellen⁽²⁾ och förhandsanalyser. Man bör genomföra en sensitivitetsanalys av vissa variabler som t.ex. bränslepriser eller autonom viktökning (AWI) och bedöma de regionala effekterna, särskilt när det gäller sysselsättningen. Man bör beakta effekterna på bilindustrins underleverantörer och konkurrenskraften på de yttre marknaderna. Kommittén instämmer med dessa förslag och hoppas att konsekvensanalysen ska breddas och fulländas.

7.24 Vid sidan om de föreslagna åtgärderna vill kommittén poängtera behovet av att intensifiera politik som syftar till att minska transportefterfrågan genom en ännu större omläggning av vägtransporter till andra transportsätt som genererar mindre växthusgaser, såsom järnväg, inlandssjöfart eller kollektivtrafik.

7.25 Kommittén ställer sig inte bakom förslaget till tillfälligt undantag i förordningens artikel 9. Så som det är formulerat strider det mot principen att alla företag ska behandlas lika och snedvrider påtagligt konkurrensen i detta specifika marknadssegment med besläktade produkter med liknande egenskaper. EESK anser att undantaget ska gälla samtliga tillverkare (oavsett om de

är knutna till andra tillverkare eller ej) som konkurrerar inom samma del av marknaden, som för övrigt är mycket liten, endast 0,2 %.

7.26 Kommittén rekommenderar att kommissionen sätter upp långsiktiga mål i enlighet med Europaparlamentets begäran: Djärvare lösningar krävs till 2020, och det måste läggas särskild tonvikt på dessa lösningars genomförbarhet. Det är mycket viktigt att fortsätta minska utsläppen och att tydligt visa vår avsikt att fortsätta på den inslagna vägen.

7.27 Kommittén rekommenderar att det utformas en modell för CO₂-beräkning som tar hänsyn till alla utsläpp från bilindustrin. I vissa länder importeras t.ex. många bildelar mycket långt bortifrån, och därigenom ökas de totala utsläppen per tillverkad bil redan innan bilen kommer ut på vägarna. Den klimatpåverkan som uppstår under fordonets hela livscykel borde beaktas, inbegripet de koldioxidutsläpp som uppstår i samband med skrotning.

7.28 I flera yttranden den senaste tiden har kommittén krävt att kommissionen ska inleda en debatt om livsstil. Visserligen instämmer kommittén med de föreslagna målen, men kommittén vill också framhålla att det blir omöjligt att nå det mål på 20 procents minskning av koldioxidutsläppen som anges i kommissionens aktuella förslag, om antalet personbilar, fordon för vägtransporter och andra transportsätt som genererar stora utsläpp av växthusgaser och kväveoxider fortsätter att öka i samma utsträckning som nu och om kommissionens tillväxtberäkningar visar sig vara riktiga.

Bryssel, den 17 september 2008.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁾ Tremove är en bedömningsmodell för analys av kostnadseffektiviteten i tekniska och icke-tekniska åtgärder som syftar till att minska utsläppen från hela transportsektorn och förbättra luftkvaliteten i följande 21 stater: EU-15, Schweiz, Norge, Tjeckien, Ungern, Polen och Slovenien (de fyra nya medlemsstaterna har valts ut utifrån tillgängliga data).