

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om meddelelse fra Kommissionen om overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler

KOM(2010) 657 endelig

(2011/C 218/11)

Ordfører: **Mihai MANOLIU**

Kommissionen besluttede den 10. november 2010 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Meddelelse fra Kommissionen om overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler

KOM(2010) 657 endelig.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som vedtog sin udtalelse den 5. april 2011.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 471. plenarforsamling den 4. 5. maj 2011, mødet den 4. maj, følgende udtalelse med 148 stemmer for og 4 hverken for eller imod:

1. Konklusioner

1.1 EØSU mener, at *bæredygtig mobilitet* drejer sig om at transportere mennesker og varer gennem Europa på den mest effektive måde, mindske emissionerne og spare brændstof. Dette betyder, at der skal være oplysninger om og adgang til de mest velegnede transportmidler, og at der skal investeres i teknologi, infrastruktur og forvaltningssystemer, der fremmer *fri og bæredygtig mobilitet*.

1.2 For at skabe bæredygtig mobilitet mener EØSU, at der bør *udformes lovgivningsmæssige rammer, der giver Europas bilindustri mulighed for at blomstre* samt for at udvikle den innovation og de teknologier og lavemissionskøretøjer, der er en forudsætning for en bæredygtig fremtid.

1.3 EØSU påpeger, at de lovgivningsmæssige rammer til gennemførelse af det gennemsnitlige mål for bilparken af nye biler bør sikre konkurrencedygtige neutrale og socialt retfærdige og bæredygtige nedbringelsesmål, som tager hensyn til de europæiske bilfabrikanter mangfoldighed og hindrer enhver uretfærdig konkurrenceforvriddning mellem bilfabrikanterne.

1.4 EØSU glæder sig over, at Kommissionen i fremtiden agter »at forbedre lovgivningen« og »at fremme sammenhængende interaktion mellem de forskellige politikområder, at skabe forudsigelige forhold og at søge at beskytte det offentlige interesser (f.eks. inden for miljø og sikkerhed) og samtidig reducere de reguleringsmæssige byrder for industrien.«

1.5 Udvalget er tilfreds med, at Kommissionen har demonstreret vilje til at benytte sig af en samlet tilgang, hvorved dels de mange forskellige aspekter af *bilindustriens udvikling og dennes konkurrenceevne, dels branchens forskellige interesser* betragtes under ét.

1.6 EØSU mener, at der er vigtigt, at der under fastlæggelsen af emissionsnormer tages højde for indvirkningen på forbrugerne, markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, samt at der sigtes mod innovation og nedbringelse af energiforbruget. Det er vigtigt at give bilfabrikanterne planlægningsikkerhed.

2. Baggrund

2.1 EU's marked for nye personbiler gik 5,5 % tilbage i 2010, idet der blev registreret i alt 13 360 599 nye enheder for hele året ifølge tal fra Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA). Resultaterne i 2010 var præget af, at mange EU-medlemsstaters ordninger for fornyelse af bilparken ophørte. I december blev der registreret 1 009 638 enheder, hvilket var 3,2 % mindre end året før.

2.2 I december (- 3,2 %) faldt efterspørgslen efter nye biler betragteligt i Spanien (- 23,9 %), Italien (- 21,7 %) og Det Forenede Kongerige (- 18 %). Det franske marked forblev stabilt (- 0,7 %), mens det tyske marked steg med 6,9 %.

2.3 Personbilsegmentet omfatter en bredere vifte af modeller end nogensinde før. Nye alsidige biltyper som sportsstationcars og kombinationer af stationcar og SUV konkurrerer om markedsandele med sedaner, coupéer, cabrioletter, hatchbacks og stationcars. Og disse nye karrosseriformer bruges i vid udstrækning til forskellige bilsegmenter fra kompaktbiler til luksuskøretøjer.

2.4 Dette er godt nyt for køberne, der får et større udvalg i pris, stil og funktionalitet. Forbrugeradfærd har en indvirkning på den samlede emission fra personbiler. Forbrugere bør have oplysninger om, hvorvidt nye personbiler opfylder emissionskravene.

2.5 Bæredygtig mobilitet går ud på at sikre, at forbrugerne har reelle valgmuligheder, samt at tilskynde dem til at købe det køretøj, der svarer bedst til deres behov. Derudover skal de lære om økonomiske køreteknikker for at nedbringe unødvendig forurening og spare penge.

2.6 I forbindelse med fremstilling af køretøjer gælder det om at finde bæredygtige materialer, forbedre logistikken i forsyningskæden for at undgå unødvendigt affald og nedbringe unødvendige emissioner samt udvikle flere dele, der kan genanvendes, når deres levetid er slut.

2.7 Medlemsstaternes politikker skal også omfatte mere omkostningseffektive metoder til at nedskære CO₂-emissioner, samarbejde om skatteincitamenter og udvikling af alternativt brændstof og vedvarende energi samt infrastrukturen på disse områder.

2.8 Der bør derfor udvikles en ny metode, der gør det muligt at tage ordentligt hensyn til CO₂-besparelserne fra brugen af dobbeltbrændstofkøretøjer og blandingsbrændstofkøretøjer, der kan køre på alternative brændstoftyper.

2.9 Industrien skal investere endnu mere i teknologier, der kan nedbringe emissioner, herunder intelligente teknologier til trafikstyring. Dette gælder også forbedring af motoreffektivitet.

2.10 EU har fastlagt en ambitiøs strategi for at nedbringe CO₂-emissioner fra vej køretøjer, og der er allerede gjort store fremskridt på området. Forordning (EF) nr. 443/2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner ⁽¹⁾ fastlægger krav om, at der skal opnås et emissionsmål på gennemsnitligt 130 g CO₂/km for nye biler senest i 2015.

2.11 Bilfabrikanterne arbejder i øjeblikket på at opfylde de strenge mål for 2012 om nye bilers CO₂-emissioner og de mere vidtgående mål for 2020. Industrien vil deltage aktivt i debatten om bæredygtig transport.

2.12 I de sidste tyve år er CO₂-emissioner fra biler og erhvervskøretøjer faldet drastisk, dvs. med 20 % siden 1995. Kommissionen har anerkendt dette fremskridt og mener, at det især er opnået gennem investering i køretøjsteknologi. Det er EØSU's holdning, at yderligere væsentlige fremskridt kun kan nås ved at kigge på andre muligheder end køretøjsteknologi.

2.13 EØSU mener, at der er behov for en integreret tilgang, der fremmer konkurrenceevnen og en bæredygtig vækst med det sigte at værne om bilfremstillingen i Europa og skabe effektive rammer for udvikling og markedsføring af rene og energi-effektive biler.

2.14 Medlemsstaterne bør overvåge, hvor mange køretøjer, der registreres, så de kan bedømme virkningerne for overvågningsprocessen og virkeliggørelsen af EU's gennemsnitlige CO₂-emissionsmål for flåden af nye personbiler i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget om Klimaændringer.

2.15 EØSU mener, at EU's mål for nye personbiler er nødvendige for at undgå en opdeling af det indre marked som et resultat af, at der vedtages forskellige foranstaltninger på medlemsstatsniveau.

2.16 Fælles mål giver fabrikanterne større planlægningsikkerhed og fleksibilitet med hensyn til at opfylde kravet om at nedbringe CO₂-emissioner, end der ville kunne opnås gennem særskilte nationale mål.

3. Data, datatransmission, datakilder, datavedligeholdelse og kontrol

3.1 Det foreskrives i artikel 8 i forordning (EF) nr. 443/2009, at medlemsstaterne hvert år skal registrere og formidle bestemte oplysninger til Kommissionen om nye registrerede personbiler på deres område i forhold til året før ⁽²⁾.

3.2 Eftersom disse oplysninger tjener som grundlag for at fastslå de specifikke CO₂-emissionsmål for fabrikanter af nye personbiler og vurdere, om fabrikanterne opfylder disse mål, er det påkrævet at harmonisere reglerne for, hvordan oplysningerne indsamles og rapporteres.

3.3 For fuldt ud at kunne vurdere, om den enkelte fabrikant opfylder sine specifikke CO₂-emissionsmål og for at få den nødvendige erfaring med anvendelsen af forordningen har Kommissionen brug for detaljerede oplysninger. Medlemsstater bør sikre, at sådanne oplysninger registreres og sendes til Kommissionen.

3.4 Uanset hvilken datakilde den enkelte medlemsstat benytter til at udarbejde de aggregerede overvågningsdata og de udførlige overvågningsdata, skal dataene bygge på oplysninger, der optræder på den relevante personbils typeattest.

3.5 De vigtigste kilder, som medlemsstaterne skal bruge til at indsamle oplysninger, er *typeattesterne* eller dokumentation for typegodkendelse. Registreringsbeviset må ikke erstatte typeattesterne ved registrering af et køretøj. Registreringsattesten udstedes først efter registreringen af køretøjet.

3.6 Det har stor betydning, at oplysningerne om registrering af fabriksnye personbiler er nøjagtige og kan behandles effektivt, således at de specifikke emissionsmål kan fastsættes. Medlemsstaterne bør registrere oplysninger om nyregistrerede køretøjer, der er konstrueret til at køre på alternative brændstoffer, herunder om procentdelen af tankstationer på deres område, samt indrapportere disse oplysninger.

⁽¹⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 om »Overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009«, EUT L 293 af 11.11.2010, s. 15.

3.7 Medlemsstaterne sikrer, at de aggregerede overvågningsdata og de udførlige overvågningsdata bliver vedligeholdt, indsamlet, kontrolleret, verificeret og indsendt.

3.8 Oplysningerne skal overvåges og registreres i relation til en fabrikant, og det er derfor vigtigt, at fabrikanten er klart identificeret og kan adskilles fra fabrikantens varemærke.

Bruxelles, den 4. maj 2011

Staffan NILSSON
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
