

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la înmatricularea autoturismelor noi

[COM(2010) 657 final]

(2011/C 218/11)

Raportor: **dl Mihai MANOLIU**

La 10 noiembrie 2010, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la înmatricularea autoturismelor noi

COM(2010) 657 final.

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 5 aprilie 2011.

În cea de-a 471-a sesiune plenară, care a avut loc la 4 și 5 mai 2011 (ședința din 4 mai 2011), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 148 de voturi pentru și 4 abțineri.

1. Concluzii

1.1 CESE consideră că *mobilitatea durabilă* se referă la circulația persoanelor și bunurilor pe teritoriul Europei în modul cel mai eficient, implicând reducerea emisiilor și economisirea carburanților. Aceasta presupune informare și accesul la modul sau modurile de transport cele mai adecvate, precum și realizarea de investiții în tehnologii, infrastructură și sisteme de gestionare care încurajează *circulația liberă și durabilă*.

1.2 În opinia CESE, *mobilitatea durabilă înseamnă conceperea unui cadru reglementar care permite industriei europene a autovehiculelor să prospere și să continue să inoveze și să producă tehnologii și vehicule cu emisii scăzute, în perspectiva unui viitor durabil*.

1.3 Așa cum a subliniat CESE, cadrul legislativ de implementare a obiectivului privind media emisiilor flotei de autoturisme noi ar trebui să asigure stabilirea unor obiective de reducere a emisiilor care să fie neutre din punct de vedere concurențial, echitabile din punct de vedere social și durabile și care să respecte diversitatea producătorilor de autovehicule europeni, evitând totodată orice denaturare nejustificată a concurenței între producătorii de autovehicule.

1.4 CESE se bucură că, „*în vederea unei mai bune reglementări*”, Comisia Europeană „urmărește să promoveze o interacțiune coerentă între diferitele domenii politice, să asigure previzibilitatea și să protejeze interesul public (de exemplu, mediul și siguranța), încercând să reducă în același timp obligațiile de natură reglementară care revin industriei”.

1.5 Comitetul salută angajamentul în favoarea unei abordări globale și voința manifestată de a integra, în același timp, diferitele dimensiuni ale *dezvoltării industriei și ale competitivității acesteia și diferitele părți interesate*.

1.6 CESE consideră că la stabilirea standardelor de emisii este important să se ia în considerare implicațiile pentru consumatori, pentru piețe și pentru competitivitatea producătorilor,

stimularea inovării și reducerea consumului de energie. Este important să se asigure, pentru producătorii de autovehicule, o siguranță a planificării.

2. Context

2.1 Piața UE pentru autoturismele noi a înregistrat o scădere a activității cu 5,5 % în 2010, în cursul anului fiind înmatriculate 13 360 599 de noi autoturisme, conform cifrelor furnizate de Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA). Rezultatele din 2010 au fost marcate în multe țări ale UE de încetarea programelor guvernamentale de reînnoire a parcurilor de autovehicule. În decembrie, înmatriculările s-au ridicat la 1 009 638 de autoturisme, cu 3,2 % mai puțin față de aceeași perioadă a anului anterior.

2.2 În decembrie (– 3,2 %), cererea de noi autoturisme a scăzut semnificativ în Spania (– 23,9 %), Italia (– 21,7 %) și Regatul Unit (– 18 %). Piața franceză a rămas stabilă (– 0,7 %), în timp ce în Germania, piața a înregistrat o creștere de 6,9 %.

2.3 Numărul de modele oferite pe segmentul de piață al autoturismelor este mai mare ca oricând. Noi tipuri de vehicule polivalente, de exemplu automobilele de tip crossover cu caracteristici de autoturism break și de teren, concurează pentru cote de piață alături de autovehiculele clasice, cum ar fi cele de tip berlină, coupé, decapotabile, hatchback și break. Toate aceste noi configurații sunt bine distribuite între diferitele segmente ale pieței de autovehicule, de la mașinile din clasa „compactă” la cele de lux.

2.4 Aceasta este o veste bună pentru cumpărători, care dispun de o gamă mai largă de opțiuni atât în ceea ce privește prețul, cât și stilul și funcționalitatea. Comportamentul consumatorilor afectează emisiile totale produse de autoturisme. Consumatorilor ar trebui să li se ofere informații referitoare la respectarea obiectivelor privind emisiile de către autoturismele noi.

2.5 Mobilitatea durabilă înseamnă a garanta consumatorilor posibilitatea reală de a alege, dar și a-i încuraja să cumpere autovehiculul care corespunde cel mai bine nevoilor lor, precum și a-i forma în tehnici de condus ecologic, pentru a reduce poluarea inutilă și a face economii.

2.6 În ceea ce privește construcția de autovehicule, mobilitatea durabilă presupune identificarea unor materiale mai durabile, îmbunătățirea lanțului de aprovizionare pe plan logistic pentru a reduce deșeurile și emisiile inutile și conceperea unui număr sporit de piese care să poată fi reciclate după scoaterea din uz.

2.7 Politicile guvernamentale trebuie să includă la rândul lor mai multe mijloace eficiente de a diminua emisiile de CO₂, stimulente fiscale comune și dezvoltarea carburanților alternativi și a energiilor regenerabile, precum și a infrastructurii din țările respective.

2.8 În consecință, trebuie elaborată o nouă metodologie, prin care să se țină seama în mod corespunzător de economiile de CO₂ generate de autovehiculele bicarburant (*bi-fuel*) și multicarburant (*flex-fuel*) care pot funcționa pe bază de carburanți alternativi.

2.9 Industria va trebui să investească și mai mult în tehnologiile de reducere a emisiilor, inclusiv în tehnologiile inteligente de gestionare a traficului, continuând totodată să îmbunătățească eficiența motoarelor.

2.10 UE a prezentat o strategie ambițioasă de reducere a emisiilor de CO₂ provenind de la vehiculele rutiere, înregistrându-se deja progrese importante. Regulamentul (CE) nr. 443/2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi ⁽¹⁾ prevede ca până în 2015, să se atingă un nivel mediu de emisii de 130 g CO₂/km pentru autoturismele noi.

2.11 Producătorii de autovehicule depun eforturi pentru a atinge până în 2012 obiective stricte în materie de emisii de CO₂ pentru autoturismele noi, precum și obiective și mai ambițioase până în 2020. Acest sector industrial va participa activ la dezbaterile privind transportul durabil.

2.12 În ultimii 20 de ani, emisiile de CO₂ provenite de la autoturisme și autovehicule comerciale s-au redus spectaculos, cu circa 20 % din 1995 și până în prezent. Comisia Europeană a recunoscut progresul înregistrat, precum și faptul că el se datorează în mare parte investițiilor realizate în tehnologia autovehiculelor; pentru a se putea obține reduceri semnificative în continuare, CESE consideră că societatea nu trebuie să se limiteze doar la aspecte legate de tehnologia autovehiculelor.

2.13 În opinia CESE, este necesară o așa-numită abordare integrată, care să asigure competitivitatea și sporirea caracterului durabil al industriei autovehiculelor pentru a menține producția de automobile în Europa și pentru a oferi un cadru eficient de dezvoltare și de introducere pe piață a autovehiculelor ecologice și eficiente din punct de vedere energetic.

2.14 Statele membre ar trebui să monitorizeze numărul de autovehicule înmatriculate pentru a evalua impactul asupra procesului de monitorizare și a atingerii obiectivului UE

privind media emisiilor de CO₂ pentru flota de autoturisme noi, în conformitate cu avizul emis de Comitetul privind schimbările climatice.

2.15 CESE consideră că stabilirea de obiective ale UE pentru autoturismele noi este necesară pentru a împiedica fragmentarea pieței interne, care rezultă din adoptarea unor măsuri diferite la nivelul fiecărui stat membru.

2.16 Obiectivele comune oferă producătorilor mai multă siguranță în ceea ce privește planificarea și mai multă flexibilitate în vederea atingerii obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ decât le-ar putea oferi obiectivele de reducere a emisiilor stabilite separat, la nivel național.

3. Datele, transmiterea datelor, sursele de date, administrarea și controlul datelor

3.1 În conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, statele membre trebuie, în fiecare an, să înregistreze și să transmită Comisiei anumite date privind noile autoturisme înmatriculate pe teritoriul lor în cursul anului precedent. ⁽²⁾

3.2 Datele respective vor constitui baza pentru determinarea obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ pentru producătorii de autoturisme noi și vor fi utilizate și pentru a verifica dacă producătorii respectă aceste obiective; este necesară armonizarea normelor privind colectarea și raportarea acestor date.

3.3 Pentru o evaluare completă a respectării de către fiecare producător a obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ și pentru a câștiga experiența necesară în aplicarea regulamentului respectiv, Comisia are nevoie de date detaliate. Statele membre ar trebui să se asigure că astfel de date sunt înregistrate și transmise Comisiei.

3.4 Indiferent care este sursa datelor utilizate de fiecare stat membru pentru a pregăti datele agregate de monitorizare și datele detaliate de monitorizare, aceste date se bazează pe informațiile cuprinse în certificatul de conformitate al autoturismului respectiv.

3.5 Sursa principală care trebuie utilizată de statele membre pentru a colecta datele o reprezintă *certIFICATELE DE CONFORMITATE* sau documentația referitoare la omologarea de tip. Certificatul de înmatriculare nu poate înlocui, la înmatricularea unui vehicul, certificatul de conformitate. Certificatul de înmatriculare se eliberează numai după ce vehiculul este înmatriculat.

3.6 Este important ca datele referitoare la înmatricularea autoturismelor noi să fie precise și să poată fi prelucrate în mod eficient în scopul stabilirii obiectivului privind emisiile specifice. Statele membre trebuie să înregistreze și să raporteze informațiile privind vehiculele nou înmatriculate care sunt concepute pentru utilizarea carburanților alternativi, inclusiv proporția stațiilor de alimentare cu astfel de carburanți de pe teritoriul lor.

⁽¹⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1014/2010 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la înmatricularea autoturismelor noi în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 293 din 11.11.2010, p.15.

3.7 Statele membre asigură administrarea, colectarea, controlul, verificarea și transmiterea datelor agregate de monitorizare și ale datelor detaliate de monitorizare.

3.8 Datele trebuie monitorizate și înregistrate per producător. În consecință, este important ca producătorul să fie identificat în mod clar și să se facă distincția între acesta și marcă.

Bruxelles, 4 mai 2011

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON
