

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije o spremljanju in nadzorovanju ter posredovanju podatkov o registraciji novih osebnih avtomobilov

(COM(2010) 657 konč.)

(2011/C 218/11)

Poročevalec: g. MANOLIU

Evropska komisija je 10. novembra 2010 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Sporočilo Komisije o spremljanju in nadzorovanju ter posredovanju podatkov o registraciji novih osebnih avtomobilov

COM(2010) 657 konč.

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 5. aprila 2011.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 471. plenarnem zasedanju 4. in 5. maja 2011 (seja dne 4. maja) s 148 glasovi za in 4 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepne ugotovitve

1.1 EESO meni, da gre pri *trajnostni mobilnosti* za to, da se ljudje in blago po Evropi gibljejo na najbolj učinkovit način, ki vključuje zmanjševanje emisij in varčevanje z gorivom. To pa zahteva zagotavljanje informacij in dostop do najustrežnejšega(ih) načina(ov) prevoza ter vlaganja v tehnologijo, infrastrukturo in sisteme upravljanja, ki spodbujajo *prost in trajnostni pretok*.

1.2 V mnenju EESO trajnostna mobilnost pomeni *oblikovanje ureditvenega okvira, ki evropski avtomobilski industriji omogoča, da uspešno posluje* in še naprej razvija inovacije in tehnologije za vozila z nizkimi emisijami za trajnostno prihodnost.

1.3 EESO poudarja, da bo zakonodajni okvir za izvajanje cilja za povprečen novi vozni park moral biti oblikovan tako, da bo omogočal konkurenčno nevtralne in socialno nepristranske ter trajnostne cilje zmanjševanja, ki upoštevajo raznolikost evropskih avtomobilskih proizvajalcev in se izogibajo vsakršnemu neupravičenemu izkrivljanju konkurence med proizvajalci avtomobilov.

1.4 EESO pozdravlja dejstvo, da si Evropska komisija „v duhu *boljše ureditve*“ prizadeva „spodbuditi usklajeno vzajemno delovanje med različnimi političnimi področji, zagotoviti predvidljivost in uveljaviti zaščito javnega interesa (npr. okolje in varnost), hkrati pa skuša zmanjšati zakonodajno obremenitev za industrijo“.

1.5 Pozdravlja tudi njeno očitno pripravljenost razvijati celovit pristop in vanj vključevati tako različne razsežnosti *razvoja industrije in njene konkurenčnosti kot tudi različne zainteresirane strani*.

1.6 Kar zadeva določanje standardov na področju emisij, EESO meni, da je treba upoštevati posledice za potrošnike, trge in konkurenčnost proizvajalcev, spodbujanje inovacij in zmanjševanje porabe energije. Proizvajalcem vozil je treba dolgoročno omogočiti varnost načrtovanja.

2. Ozadje

2.1 Trg novih osebnih avtomobilov v EU je po podatkih Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov (*European Automobile Manufacturers' Association – ACEA*) leta 2010 upadel za 5,5 %, tako da je število novih enot, registriranih v enem letu, znašalo skupno 13 360 599. Rezultati iz leta 2010 so bili v številnih državah članicah EU v znamenju izteka državnih programov za obnovo voznih parkov. Decembra je bilo registriranih 1 009 638 enot, kar je 3,2 % manj kot leto poprej.

2.2 Decembra (– 3,2 %) je povpraševanje po novih avtomobilih občutno upadlo v Španiji (– 23,9 %), Italiji (– 21,7 %), in Veliki Britaniji (– 18,0 %). Francoski trg je ostal stabilen (– 0,7 %), nemški pa se je celo povečal za 6,9 %.

2.3 Segment osebnih avtomobilov danes ponuja največji spekter različnih modelov v zgodovini. Nove vrste večnamenskih vozil, kot so športni karavani ter križanci med karavani in športnimi terenskimi vozili, tekmujejo za tržni delež z limuzinami, dvosedežniki (kupeji), kabrioleti, vozili s podaljšanimi prtlačnimi deli (*hatchbacks*) in karavani. Te nove oblike karoserij so dobro porazdeljene med različnimi segmenti vozil, od kompaktnih avtomobilov do luksuznih vozil.

2.4 To je dobra novica za kupce, ki imajo večjo izbiro tako glede cene kot tudi glede oblike in funkcionalnosti. Na celotne emisije iz osebnih avtomobilov vpliva vedenje potrošnikov. Ti bi morali dobiti informacije o tem, ali novi osebni avtomobili izpolnjujejo zahteve, povezane z emisijami.

2.5 Pri trajnostni mobilnosti ne gre zgolj za zagotavljanje prave izbire za potrošnike, temveč tudi za spodbujanje, da kupijo najustreznejše vozilo za svoje potrebe in za ozaveščanje o tehnikah okolju prijazne vožnje, s katero bi zmanjšali nepotrebno onesnaževanje in prihranili denar.

2.6 Pri proizvodnji vozil govorimo o iskanju bolj trajnostnih materialov, izboljšanju logistike v dobavni verigi, s ciljem zmanjšati ustvarjanje nepotrebnih odpadkov in emisij, ter o oblikovanju večjega števila delov za reciklažo po koncu njihove življenjske dobe.

2.7 Vladne politike morajo vključevati/uporabljati tudi bolj stroškovno učinkovite načine za zmanjševanje CO₂, združene davčne spodbude ter razvoj alternativnih goriv in obnovljive energije, pa tudi z njimi povezano infrastrukturo.

2.8 Oblikovati je treba novo metodologijo, s katero se bo lahko pravično ocenilo prihranke CO₂ pri vozilih z dvogorivnim motorjem in vozilih s prilagodljivim tipom goriva, ki lahko uporabljajo alternativna goriva.

2.9 Industrija bo morala še več vlagati v tehnologije za zmanjševanje emisij, med drugim tudi v tehnologije inteligentnega urejanja prometa. Izboljšati mora tudi izkoristek motorjev.

2.10 EU je opredelila daljnosežno strategijo za zmanjšanje emisij CO₂ iz cestnih vozil in veliko je bilo že uresničenega. Uredba (ES) št. 443/2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile ⁽¹⁾ zahteva, da se do leta 2015 izpolni cilj zmanjšanja povprečnih emisij CO₂ novega voznega parka osebnih avtomobilov na 130 g/km.

2.11 Proizvajalci avtomobilov si prizadevajo za izpolnitev ambicioznih ciljev za nove avtomobile in emisije CO₂ za leto 2012, kakor tudi ciljev do leta 2020. Industrija bo dejavno vključena v razpravo o trajnostnem prevozu.

2.12 V preteklih dvajsetih letih se je količina emisij CO₂ iz avtomobilov in gospodarskih vozil korenito zmanjšala, in sicer od leta 1995 za približno 20 %. Evropska komisija priznava ta napredek in hkrati tudi dejstvo, da so bila vlaganja v avtomobilsko tehnologijo glavno gonilo tega napredka; EESO meni, da se mora naša družba, če želi doseči nadaljnje občutno zmanjšanje, zazreti onkraj avtomobilске tehnologije.

2.13 V mnenju EESO smo to poimenovali celosten pristop, ki zagotavlja konkurenčnost in trajnostno rast avtomobilске industrije za zavarovanje evropske avtomobilске proizvodnje in za vzpostavitev učinkovitega okvira in tržno posodabljanje čistih in energetsko učinkovitih vozil.

2.14 Države članice bi morale spremljati število registriranih vozil, da bi lahko ocenile učinke na proces spremljanja in doseganje cilja glede povprečnih emisij CO₂ v EU za vozni park novih osebnih avtomobilov v skladu z mnenjem Odbora za podnebne spremembe.

2.15 EESO meni, da so cilji EU za nove osebne avtomobile nujni, da se prepreči razdrobljenost na notranjem trgu, ki jo povzroča sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic.

2.16 Skupni cilji nudijo proizvajalcem več varnosti pri načrtovanju in več prožnosti za doseganje zahtevo zmanjšanju količine CO₂, kot jo lahko zagotovijo nepovezani nacionalni cilji.

3. Podatki, posredovanje podatkov, viri podatkov, hranjenje in nadzor podatkov

3.1 V skladu s členom 8 Uredbe (ES) št. 443/2009 morajo države članice vsako leto beležiti in Komisiji posredovati določene podatke o novih osebnih avtomobilih, ki so bili v predhodnem letu registrirani na njihovem ozemlju ⁽²⁾.

3.2 Ti podatki se uporabljajo kot podlaga za določanje ciljev glede specifičnih emisij CO₂ za proizvajalce novih osebnih avtomobilov in za oceno, ali proizvajalci izpolnjujejo te cilje; zato je treba uskladiti pravila glede zbiranja in posredovanja teh podatkov.

3.3 Da bi Komisija lahko v celoti ocenila, ali posamezni proizvajalec izpolnjuje cilj glede specifičnih emisij CO₂ in pridobila potrebne izkušnje v zvezi z uporabo uredbe, potrebuje podrobne podatke. Zato morajo države članice zagotoviti, da se ti podatki beležijo in posredujejo Komisiji.

3.4 Ne glede na vir podatkov, ki ga je posamezna država članica uporabila za pripravo zbirnih in podrobnih podatkov o spremljanju, ti podatki temeljijo na informacijah iz potrdila o skladnosti za zadevni osebni avtomobil.

3.5 Glavna vira podatkov, ki ju morajo uporabljati države članice za zbiranje podatkov, sta *potrdilo o skladnosti* ali dokumentacija o homologaciji. Potrdilo o registraciji ne sme nadomestiti potrdila o skladnosti za namene registracije vozila. Potrdilo o registraciji se izda šele ko je vozilo registrirano.

3.6 Pomembno je, da so podatki o registraciji novega osebnega avtomobila točni in jih je mogoče učinkovito obdelati za namene določitve cilja specifičnih emisij. Države članice morajo beležiti in posredovati informacije o na novo registriranih vozilih, načrtovanih za uporabo alternativnih goriv, vključno z deležem bencinskih črpalk na svojem ozemlju.

⁽¹⁾ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1014/2010 o spremljanju in nadzoru ter posredovanju podatkov o registraciji novih osebnih avtomobilov v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 293, 11.11.2010, str. 15.

3.7 Države članice hranijo, zbirajo, nadzirajo, preverjajo ter prenašajo zbirne in podrobne podatke o spremljanju.

3.8 Podatke je treba spremljati in nadzorovati ter posredovati za posameznega proizvajalca, zato je pomembno, da je proizvajalec natančno opredeljen in ločen od svojega trговskega imena.

V Bruslju, 4. maja 2011

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Staffan NILSSON
