

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji w sprawie monitorowania i przekazywania danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych

COM(2010) 657 wersja ostateczna

(2011/C 218/11)

Sprawozdawca: **Mihai MANOLIU**

Dnia 10 listopada 2010 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji w sprawie monitorowania i przekazywania danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych

COM(2010) 657 wersja ostateczna.

Sekcja ds. Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 5 kwietnia 2011 r.

Na 471. sesji plenarnej w dniach 4–5 maja 2011 r. (posiedzenie z 4 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 148 głosami – 4 osoby wstrzymały się od głosu – następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Zdaniem EKES-u polityka *zrównoważonej mobilności* polega na jak najefektywniejszym przemieszczaniu się osób i dóbr na terenie Europy, tak aby zmniejszyć poziom emisji i ograniczyć zużycie paliw. Wymaga to informacji i dostępu do jak najwłaściwszego środka (lub środków) transportu oraz inwestycji w technologie, infrastrukturę oraz systemy zarządzania w celu zachęcenia do *swobodnego i zrównoważonego przemieszczania się*.

1.2 Według EKES-u *zrównoważona mobilność* oznacza *opracowanie ram prawnych pozwalających na rozkwit europejskiego przemysłu samochodowego* oraz na dalsze innowacje i opracowanie technologii i zaprojektowanie pojazdów o niskim poziomie emisji na rzecz *zrównoważonej przyszłości*.

1.3 EKES podkreśla, że ramy prawne pozwalające wdrożyć średnią docelową wartość dla nowego parku samochodowego powinny zapewnić, aby ustalone poziomy nie miały wpływu na konkurencyjność, ani na przestrzeganie zasady sprawiedliwości społecznej, były *zrównoważone, dostosowane do różnorodności europejskich producentów z branży motoryzacyjnej i nie powodowały nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi*.

1.4 EKES wyraża zadowolenie, że celem Komisji Europejskiej jest dążenie do „lepszych uregulowań prawnych” i „wspieranie spójnego współdziałania różnych obszarów polityki, zapewnienie przewidywalności i zadbanie o ochronę interesu publicznego (np. w dziedzinie ochrony środowiska i bezpieczeństwa), a także podjęcie próby zmniejszenia obciążenia prawnego przemysłu”.

1.5 Komitet jest także zadowolony, że wyrażona została wola wypracowania całościowego podejścia i jednoczesnego uwzględnienia rozmaitych aspektów *rozwoju sektora i jego konkurencyjności oraz różnych zainteresowanych stron*.

1.6 EKES uznaje, że przy ustalaniu norm emisji zaniechyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla konsumentów,

rynków i konkurencyjności producentów, oraz pobudzanie innowacyjności i zmniejszanie zużycia energii. Bardzo ważne jest zapewnienie producentom pojazdów bezpieczeństwa planowania.

2. Kontekst

2.1 W roku 2010 na rynku nowych samochodów osobowych w UE nastąpił spadek sprzedaży o 5,5 %, co odzwierciedla liczba 13 360 599 nowych pojazdów zarejestrowanych w ciągu tego roku, zgodnie z danymi dostarczonymi przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA). Na wyniki w roku 2010 wpłynęło zakończenie programów odnawiania rządowych parków samochodowych w wielu krajach UE. W grudniu liczba rejestracji wyniosła 1 009 638 jednostek, czyli spadła o 3,2 % w porównaniu do tego samego okresu w poprzednich latach.

2.2 W grudniu (– 3,2 %) popyt na nowe samochody spadł znacząco w Hiszpanii (– 23,9 %), we Włoszech (21,7 %) oraz w Wielkiej Brytanii (– 18 %). Rynek francuski pozostał na tym samym poziomie (– 0,7 %), natomiast na rynku niemieckim nastąpił wzrost o 6,9 %.

2.3 Segment samochodów osobowych obejmuje obecnie większy wybór modeli niż kiedykolwiek przedtem. Nowe typy pojazdów takie jak: kombi w wersji sportowej oraz terenowy SUV (połączenie samochodu sportowego z użytkowym w wersji kombi) konkurują o udział w rynku z sedanami, coupe, kabrioletami, hatchbackami i kombi. Te nowe typy nadwozia są dobrze reprezentowane w segmentach rynku samochodowego poczynając od samochodów kompaktowych na luksusowych kończąc.

2.4 To dobra nowina dla kupujących, którzy mają zarówno wybór jeśli chodzi o cenę jak i o typ oraz funkcjonalność. Zachowania konsumentów mają wpływ na ogólny poziom emisji pochodzących z samochodów osobowych. Konsumentom powinni otrzymywać informacje, czy nowe samochody osobowe mieszczą się w docelowych poziomach emisji.

2.5 Zrównoważona mobilność polega nie tylko na zapewnieniu konsumentom rzeczywistego wyboru, ale także na zachęceniu ich do zakupu pojazdu odpowiadającego w największym stopniu ich potrzebom oraz uczeniu ich ekologicznego stylu jazdy w celu zmniejszenia zbędnych zanieczyszczeń oraz zaoszczędzenia pieniędzy.

2.6 W kontekście producentów pojazdów oznacza to znalezienie bardziej zrównoważonych materiałów, poprawienie logistyki łańcucha dostaw, tak aby wyeliminować niepotrzebne odpady i zmniejszyć emisje, a także projektowanie części w ten sposób, aby mogły zostać poddane recyklingowi.

2.7 Rządy państw powinny też wprowadzić bardziej opłacalne środki obniżenia emisji CO₂, zintegrowane zachęty podatkowe, rozwijać swoje infrastruktury oraz zastosowanie paliw alternatywnych i energii odnawialnych.

2.8 W związku z tym potrzebne jest ustalenie nowej metodologii pozwalającej na uwzględnienie ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów dwupaliwowych oraz z zasilaniem typu *flex fuel*, które mogą być zasilane paliwem alternatywnym.

2.9 Przemysł powinien jeszcze więcej inwestować w technologie zmierzające do zmniejszenia emisji, w tym w technologie inteligentnego zarządzania ruchem. Ponadto konieczne są dalsze ulepszenia wydajności silników.

2.10 UE ustanowiła ambitną strategię zmniejszenia emisji CO₂ pojazdów drogowych i wiele już osiągnięto w tej dziedzinie. Rozporządzenie (WE) Nr 443/2009 określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych⁽¹⁾ zakłada osiągnięcie średniego poziomu emisji floty na poziomie 130 g CO₂/km na nowy samochód osobowy do końca roku 2015.

2.11 Producenci samochodów pracują nad osiągnięciem surowych norm dla nowych samochodów na rok 2012 oraz dalszych zastrzeżeń w perspektywie roku 2020. Przemysł włączy się aktywnie do debaty na temat zrównoważonego transportu.

2.12 W ostatnich dwudziestu latach emisje CO₂ z samochodów i pojazdów użytkowych spadły w znaczący sposób, spadek od roku 1995 wyniósł 20 %. Komisja Europejska zauważyła ten postęp i fakt, że głównym czynnikiem, który nań wpłynął były inwestycje w technologie pojazdów. Według EKES-u, aby osiągnąć dalszy znaczący spadek emisji, społeczeństwo powinno szukać rozwiązań wychodzących poza technologie samochodowe.

2.13 Zdaniem EKES-u takie zintegrowane podejście, zapewniające konkurencyjność i zrównoważony wzrost przemysłu motoryzacyjnego zapewni ochronę tego przemysłu w Europie oraz skuteczne ramy dla rozwoju i odnowy rynku czystych i energooszczędnych pojazdów.

2.14 Państwa członkowskie powinny nadzorować liczbę zarejestrowanych pojazdów aby ocenić ich wpływ na proces monitorowania i osiągania wyznaczonego średniego poziomu

emisji CO₂ w UE w odniesieniu do nowego parku samochodów osobowych zgodnie z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu.

2.15 EKES ocenia, że wspólnotowe docelowe poziomy emisji dla nowych samochodów osobowych są konieczne aby zapobiec fragmentacji jednolitego rynku wynikającej z przyjmowania odmiennych środków na szczeblu państw członkowskich.

2.16 Wspólnotowe docelowe poziomy emisji pozwalają producentom na planowanie z większą pewnością i płynnością w celu dostosowania się do wymogów zmniejszania emisji CO₂, niż byłoby to możliwe w przypadku oddzielnych poziomów docelowych na szczeblu krajowym.

3. Dane, przekazywanie danych, źródła danych, obsługa i kontrola danych

3.1 Zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) Nr 443/2009 państwa członkowskie muszą co roku rejestrować i przysyłać Komisji niektóre dane dotyczące nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium w roku poprzednim⁽²⁾.

3.2 Dane te stanowiąc będą podstawę do określenia docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla producentów nowych samochodów osobowych, jak również służyć będą jako podstawa oceny, czy producenci poziomu te osiągnęli. *Zharmonizowanie przepisów dotyczących zbierania i przekazywania danych jest konieczne.*

3.3 Aby w pełni ocenić, czy każdy producent przestrzega nałożonych na niego indywidualnych poziomów docelowych emisji CO₂ oraz aby zdobyć konieczne doświadczenie w zakresie stosowania wspomnianego rozporządzenia, Komisja potrzebuje szczegółowych danych. Państwa członkowskie powinny zapewnić gromadzenie i przekazywanie takich danych Komisji.

3.4 Niezależnie od tego, z jakiego źródła danych korzysta każde państwo członkowskie w celu opracowania danych zagregowanych dotyczących monitorowania oraz danych szczegółowych dotyczących monitorowania, dane te opierają się na informacjach zawartych w świadectwie zgodności danego samochodu osobowego.

3.5 Głównym źródłem danych, z którego państwa członkowskie powinny korzystać na potrzeby gromadzenia danych, są *certyfikaty zgodności* lub dokumentacja homologacyjna. Świadectwo rejestracji nie może zastąpić certyfikatu zgodności dla celów rejestracji pojazdu. Świadectwo rejestracji wydawane jest dopiero po dokonaniu rejestracji pojazdu.

3.6 Jest ważne, aby dane dotyczące rejestracji nowych samochodów osobowych były dokładne i mogły być skutecznie przetwarzane do celów ustalenia docelowych indywidualnych poziomów emisji. Państwa członkowskie powinny prowadzić ewidencję i przekazywać informacje dotyczące nowo zarejestrowanych pojazdów, które są zasilane paliwami alternatywnymi, w tym odsetka stacji paliw na swoim terytorium.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 1014/2010 w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009, Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15.

3.7 Państwa członkowskie zapewniają obsługę, gromadzenie, kontrolę, weryfikację i przekazywanie danych zagregowanych dotyczących monitorowania oraz danych szczegółowych dotyczących monitorowania.

3.8 Dane powinny podlegać monitorowaniu i rejestracji w odniesieniu do producenta. Dlatego też ważna jest wyraźna identyfikacja producenta oraz odróżnienie go od nazwy handlowej.

Bruksela, 4 maja 2011 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
