

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een beschikking van de Raad tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van kooldioxide door nieuwe personenauto's”⁽¹⁾

(1999/C 40/03)

De Raad heeft op 9 juli 1998 besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 198 C van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling „Landbouw, plattelandontwikkeling, milieu”, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 29 oktober 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Gafo Fernández, co-rapporteurs waren de heer Kallio en mevrouw Sánchez Miguel.

Tijdens zijn 359e Zitting (vergadering van 3 december 1998) heeft het Economisch en Sociaal Comité met 42 stemmen vóór, zonder stemmen tegen en zonder onthoudingen het volgende advies uitgebracht.

1. Inleiding

1.1. Met haar voorstel wil de Commissie een gemeenschappelijk mechanisme invoeren waarmee toezicht kan worden uitgeoefend op de CO₂-uitstoot van voertuigen die voor het eerst in de Gemeenschap geregistreerd worden en nog niet elders geregistreerd staan.

1.2. Dit voorstel sluit aan bij de communautaire strategie ter bestrijding van klimaatverandering en bij het besluit van de milieu-Raad van 25 juni 1996 om de uitstoot van personenauto's omlaag te brengen. Op 16 en 17 juni 1998 kwam de Raad Milieu en vervoer onder meer tot de conclusie dat nieuwe personenauto's tegen het jaar 2005 (en uiterlijk in 2010) gemiddeld 120g CO₂/km mogen uitstoten en dat er, in het licht van de conclusies van de milieu-Raad van 23 maart 1998, een efficiënt controlesysteem moet komen.

1.3. Verder heeft de Commissie onlangs een overeenkomst gesloten met de Europese vereniging van automobielfabrikanten (ACEA). Krachtens deze overeenkomst, waaraan de Raad Milieu op 6 oktober 1998 zijn goedkeuring hechtte, zal de ACEA ervoor zorgen dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's tot 2008 gemiddeld 140g/km bedraagt. In 2003 zal de ACEA dan bekijken welke verdere reducties haalbaar zijn om vóór 2013 te kunnen voldoen aan de doelstelling van gemiddeld 120 gram uitgestoten CO₂ per kilometer.

1.4. Om dit controlesysteem goed te laten functioneren stelt de Commissie voor dat de lid-staten jaarlijks uiterlijk op 1 april de op het vorige kalenderjaar betrekking hebbende gegevens inzake de uitstoot van de in elke lid-staat geregistreerde voertuigen naar haar opsturen (alleen in het eerste jaar zou als uiterste datum 1 juli moeten gelden). Deze gegevens dienen te worden opgesplitst in de volgende statistische categorieën:

In bijlage I

— uitstoot van alle nieuwe voertuigen;

In bijlage 4

— Totale gemiddelde uitstoot (TGU) per fabrikant en afzonderlijke CO₂-uitstootcategorieën;

— TGU per fabrikant, brandstoftype en CO₂-uitstootcategorieën;

— TGU per fabrikant, brandstoftype, massa van het voertuig in kilo's en CO₂-uitstootcategorieën;

— TGU per fabrikant, brandstoftype, cilinderinhoudscategorie en CO₂-uitstootcategorie.

1.5. De Commissie stelt voor dat de lid-staten voor het verzamelen van deze gegevens gebruik maken van de geharmoniseerde typegoedkeuringsprocedure voor nieuwe voertuigen, zoals gespecificeerd in Richtlijn 70/156/EEG [laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/14/EEG⁽²⁾] en in de huidige nationale voertuigregistratiesystemen.

1.6. Volgens de Commissie zal slechts in een paar lid-staten voor de registratie van nieuwe voertuigen meer informatie nodig zijn dan nu het geval is. De ontwerp-beschikking is dan ook niet bedoeld om de verschillende nationale voertuigregistratiesystemen te harmoniseren, al is de Commissie wel van mening dat sommige nationale registratiesystemen voor de praktische toepassing van de beschikking aangepast moeten worden.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité is zeer ingenomen met de ontwerp-beschikking van de Raad, die bedoeld is om te controleren of de met de automobielfabrikanten gesloten milieu-convenanten worden nageleefd en, indirect, om ervoor te zorgen dat de consument beter wordt voorgelicht en een grotere keuzevrijheid krijgt. Een en ander moet ertoe bijdragen dat de gewenste reductie van de CO₂-uitstoot gehaald wordt. De beschikking zou autofabrikanten er

⁽¹⁾ PB C 231 van 23.7.1998, blz. 6.

⁽²⁾ PB L 91 van 25.3.1998.

nog meer toe moeten aanzetten om zuiniger voertuigen te produceren en de lid-staten ertoe moeten brengen om voor fiscale en andere regelingen te zorgen die leiden tot een snellere vernieuwing van het personenautopark en gunstig zijn voor zuinige voertuigen.

2.2. Het Comité heeft er diverse malen op gewezen⁽¹⁾ dat alle veranderingen op het gebied van het energieverbruik en dus van de CO₂-uitstoot van personenauto's en zware vrachtwagens (bijvoorbeeld strengere veiligheidsnormen, minder lawaaiige voertuigen, betere brandstoffen, en recycling van gebruikte voertuigen) in kaart moeten worden gebracht. Om ervoor te zorgen dat het eerder genoemde controlesysteem ook echt van de grond kan komen, mag niet langer gewacht worden met het opmaken van deze inventaris. Als alle eerdere variabelen in acht worden genomen, krijgt men op die manier namelijk een goed beeld van de mate waarin de huidige emissiegrenswaarden al dan niet worden overschreden.

2.3. Om het voorgestelde systeem goed te laten werken dienen de volgende twee aanvullende maatregelen in overweging te worden genomen:

2.3.1. Ten eerste moet, overeenkomstig het recente voorstel van de Commissie van september 1998⁽²⁾, voor de bedoelde voertuigen een individueel etiketteringssysteem worden ingevoerd, zodat de consument beter kan bepalen welk zuinig voertuig het beste aan zijn behoeften beantwoordt.

⁽¹⁾ PB C 89 van 19.3.1997; PB C 206 van 7.7.1997; PB C 287 van 22.9.1997.

⁽²⁾ COM(98) 489 def.

Brussel, 3 december 1998.

2.3.2. Ten tweede zou er moeten worden toegewerkt naar een nationaal systeem waarbij zuinige voertuigen fiscaal bevoordeeld worden. Om scheve concurrentieverhoudingen tussen lid-staten en/of fabrikanten te voorkomen, zou de Commissie er goed aan doen om hierover ter verduidelijking een aantal richtsnoeren op te stellen.

2.3.3. Ten derde is het voor consumenten van grote betekenis niet alleen kennis te nemen van de emissies van individuele personenwagens (zie 2.3.1), maar ook inzicht te hebben in de gegevens van alle categorieën, fabrikanten, brandstoffen en andere factoren, zoals bedoeld in artikel 4 van het voorstel van de Commissie. Om de consument te helpen bij het maken van een uit het milieuoogpunt verantwoorde keuze, dient ook deze informatie te worden gepubliceerd.

2.3.4. Het Comité dringt er bij de Commissie op aan om met de ACEA, de fabrikanten en de importeurs van voertuigen uit derde landen, afspraken te maken over het publiceren van alle gegevens, zoals genoemd in paragraaf 2.3.3.

2.3.5. De Commissie zou dit advies moeten lezen in het licht van het tot haar gerichte verzoek van de milieu-Raad (van 25 juni 1996, hernieuwd in de conclusies van de milieu-Raad van 23 maart 1998) om erop toe te zien dat de belangrijkste autoproducerende landen vergelijkbare regelingen ter bestrijding van de CO₂-uitstoot toepassen. Importeurs moeten namelijk proberen mee te werken aan de uitvoering van alle door Europese fabrikanten genomen initiatieven, inclusief systemen ter bewaking van de emissies, om zuiniger voertuigen op de markt te brengen.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

B. RANGONI MACHIAVELLI