

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik bij de verhandeling van nieuwe personenauto's" (1)

(1999/C 40/14)

De Raad heeft op 13 oktober 1998 besloten om, overeenkomstig de bepalingen van artikel 130 S van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft de Afdeling „Interne markt, productie en consumptie" met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden belast en de heer Hernández Bataller als algemeen rapporteur aangewezen.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 359e Zitting van 2 en 3 december 1998 (vergadering van 2 december) het volgende advies met 102 stemmen vóór, bij 2 onthoudingen, goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot van personenauto's, die verantwoordelijk zijn voor 12 % van alle antropogene emissies in de Unie, rust op drie pijlers:

- een milieu-overeenkomst met fabrikanten;
- fiscale maatregelen;
- beïnvloeding van het koopgedrag van de consument door middel van informatie over brandstofverbruik.

1.2. De onderhavige richtlijn is onderdeel van de laatste pijler.

1.3. De betrokken partijen (automobieliindustrie, deskundigen van de lid-staten, NGO's, enz.) zijn het erover eens dat er een brandstofrendementsetikettering voor nieuwe personenauto's moet komen.

2. Inhoud van de richtlijn

2.1. De richtlijn is bedoeld om potentiële kopers van nieuwe personenauto's relevante informatie te verschaffen over het brandstofverbruik van de voertuigen die in de Unie te koop worden aangeboden. De achterliggende gedachte is dat zij zo voor zuiniger modellen zullen kiezen.

2.2. Om de doelstelling te verwezenlijken wordt in de richtlijn voorgesteld om, naast de invoering van een etiketteringssysteem, tegelijk ook drie andere maatregelen te nemen:

- er zou een gids moeten komen met informatie over het brandstofverbruik en een opsomming van de tien zuinigste nieuwe auto's;
- autodealers zouden een affiche moeten ophangen met gegevens over het brandstofverbruik van alle modellen die zij verkopen;

— reclamemateriaal voor de verkoop van nieuwe personenauto's zou voortaan ook gegevens over het brandstofverbruik moeten bevatten.

2.3. Het is uitdrukkelijk verboden merktekens, symbolen of opschriften met betrekking tot het brandstofverbruik aan te brengen die potentiële kopers van personenauto's op een dwaalspoor kunnen brengen.

2.4. De lid-staten dienen:

- de Commissie mee te delen welke bevoegde instantie verantwoordelijk is voor de werking van het in de richtlijn beschreven consumenteninformatiesysteem;
- de Commissie mee te delen hoe effectief de richtlijn in de praktijk is;
- eventuele sancties vast te stellen.

2.5. De Commissie wordt bijgestaan door een comité voor de aanpassing van de richtlijn aan de vooruitgang van de techniek.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het Comité is uitermate ingenomen met het richtlijnvoorstel, dat een bijdrage moet leveren aan de strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door consumenten relevante informatie te verschaffen, zodat zij beter in staat zijn een verantwoorde keuze te maken. De richtlijn moet eveneens zorgen voor een daling van het verbruik van uit niet-duurzame energiebronnen vervaardigde brandstoffen, waarvoor de Unie sterk op het buitenland is aangewezen.

3.1.1. Het Comité is van mening dat de Commissie in de toekomst meer voorstellen zou moeten doen die leiden tot transparantere prijzen en aldus de consument en de vrije markt ten goede komen.

3.1.2. Het voorstel heeft artikel 130 S als rechtsgrondslag. Aangezien het betrekking heeft op het recht op informatie van consumenten, zou artikel 129 A echter eveneens als rechtsgrondslag in aanmerking komen. Het voorstel is immers een aanvulling op de maatregelen van de lid-staten om te garanderen dat consumenten relevante informatie krijgen.

(1) PB C 305 van 3.10.1998, blz. 2.

3.2. Het voorstel is in overeenstemming met het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel: aangezien het om een richtlijn met minimumeisen gaat, houden de lid-staten voldoende speelruimte. Bovendien is de Gemeenschap niet van plan om meer maatregelen te nemen dan nodig zijn om haar doelstellingen te verwezenlijken.

3.2.1. Het Comité heeft er diverse malen op gewezen dat onderzocht moet worden hoe de ontwikkelingen op het gebied van personenauto's en in het vrachtvervoer (strengere veiligheidsnormen, minder lawaai, betere brandstoffen, recycling van gebruikte voertuigen) het energieverbruik hebben beïnvloed. Nu als onderdeel van dezelfde strategie een andere maatregel wordt genomen, zou dit onderzoek er zeker moeten komen.

3.3. De Commissie is terecht van mening dat de consument vergelijkende informatie moet krijgen over het brandstofverbruik van de verschillende voertuigen.

In de toelichting van haar Mededeling wijst de Commissie erop dat de vraag welke voertuigen met elkaar vergeleken moeten worden van cruciaal belang is. Moet een auto vergeleken worden met alle andere auto's op de markt of moet er alleen een vergelijking tussen „gelijksoortige” voertuigen worden gemaakt?

3.4. De voorkeur van het Comité gaat uit naar deze laatste optie. Bij een reeks gelijksoortige voertuigen is het denkbaar dat de consument zijn keuze bijstelt en besluit een andere auto te kopen omdat die relatief weinig brandstof verbruikt of zelfs omdat die minder slecht is voor het milieu. Het is echter onwaarschijnlijk, om niet te zeggen onmogelijk, dat hij om deze zelfde redenen besluit om een wagen uit een heel andere voertuigcategorie te kopen. Was dit wel zo, dan zou de richtlijn tot concurrentiedistorsies kunnen leiden. Sommige landen, zoals Duitsland en Zweden, zijn namelijk duidelijk gespecialiseerd in de productie van auto's met een grote cilinderinhoud en zouden in dat geval dan ook benadeeld kunnen worden.

3.4.1. Niettemin is het Comité van mening dat de Commissie zou moeten aangeven op welke categorieën voertuigen de richtlijn precies betrekking heeft; dat komt de samenhang van het voorgestelde informatiesysteem ten goede.

3.5. In de richtlijn moet duidelijker worden gesteld dat deze ook betrekking heeft op in derde landen geproduceerde, maar in de Unie op de markt gebrachte voertuigen.

Het Comité wijst de Commissie nogmaals op één van de conclusies van de milieu-Raad van 23 maart 1998. De Raad drong er toen bij de Commissie op aan om erop toe te zien dat derde landen met een belangrijke automobiellindustrie dezelfde maatregelen ter beperking van de CO₂-uitstoot nemen als de lid-staten; deze omvatten ook het geven van informatie aan de consument.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Hoewel de richtlijn betrekking heeft op nieuwe personenauto's, dient men wel te beseffen dat deze naarmate ze ouder worden voor meer milieuproblemen gaan zorgen.

4.2. Over de artikelen en de bijlagen bij het voorstel valt het volgende op te merken:

4.2.1. Artikel 2. Het verschil tussen „variant” en „versies” is onduidelijk; de definities van deze begrippen moeten daarom worden aangescherpt.

4.2.2. Artikel 4. Dit artikel dient ook betrekking te hebben op internationale autobeurzen, waar tal van bezoekers hun keuze voor een bepaald type personenauto bepalen.

Ook autotijdschriften beïnvloeden de keuze van de consument. Daarom zou moeten worden bekeken hoe deze een rol kunnen spelen in het informatiesysteem en samen kunnen werken met de voor de toepassing en werking van dit systeem verantwoordelijke organen.

4.2.3. Artikel 6. Niet alleen dealers moeten affiches ophangen; deze moeten ook een plaats krijgen op internationale autobeurzen.

4.2.4. Bijlage I. Gezien de eventuele gevolgen ervan zou het ook een goede zaak zijn als wordt aangegeven wat het maximale brandstofverbruik van de auto in kwestie is als deze op de weg of in de stad, dan wel in beide omstandigheden wordt gebruikt (vooral het brandstofverbruik in de stad is belangrijk).

4.2.5. Bijlage III. Er dient ook op gewezen te worden dat het affiche op een duidelijk zichtbare plaats moet worden aangebracht.

Brussel, 2 december 1998.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

B. RANGONI MACHIAVELLI