

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos industriales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros»

COM(2009) 593 final — 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Ponente: **Virgilio RANOCCHIARI**

El 20 de noviembre de 2009, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la:

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos industriales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros»

COM(2009) 593 final — 2009/0173 (COD).

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el 15 de junio de 2010.

En su 464º Pleno de los días 14 y 15 de julio de 2010 (sesión del 14 de julio), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por unanimidad el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 En el marco de la estrategia comunitaria encaminada a reducir las emisiones de CO₂, y tras la aprobación del Reglamento relativo a los automóviles de turismo en 2009, ahora se presenta una medida necesaria y complementaria con la propuesta de Reglamento sobre la reducción del CO₂ que emiten los vehículos industriales ligeros. Si se basa en un planteamiento integrado adecuado, no hay que obviar ninguna iniciativa para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, aspecto fundamental en la lucha contra el cambio climático.

1.2 La nueva propuesta retoma el modelo que utilizó el anterior Reglamento sobre turismos, incluyendo también en este caso mecanismos de sanción, primas, excepciones, ecoinovaciones, etc.

1.3 Sin embargo, el CESE teme que de este modo no se tenga debidamente en cuenta la diferencia sustancial entre turismos y vehículos industriales ligeros (VIL): los primeros son bienes de consumo, mientras que los segundos son bienes de capital, con evidentes y diversas consecuencias en términos de misión y de importancia de los costes operativos. A esto se añade que la propuesta sobre los VIL es, en ciertos aspectos, aún más ambiciosa que el Reglamento sobre turismos: horizonte temporal, sanciones, costes, etc. El CESE considera que, habida cuenta del *lead time* ⁽¹⁾ de los vehículos industriales, que viene a ser, como mínimo, de dos años más que en el caso de los turismos, es conveniente revisar la propuesta, sobre todo ante la profunda crisis del sector que ha sufrido y aún sufre importantes repercusiones comerciales.

⁽¹⁾ Tiempo que necesita la industria para aplicar cualquier nuevo requisito que comporte intervenciones estructurales en el vehículo.

1.4 Por otra parte, se teme que un impacto excesivamente elevado en los costes industriales y, por lo tanto, en los precios pueda deprimir aún más un mercado que ya está sumido en una crisis profunda, con la consiguiente disminución del empleo y una mayor desaceleración en la renovación del parque móvil y, por lo tanto, en la contención de las emisiones.

1.5 Por lo tanto, el CESE desea que se tengan en cuenta las recomendaciones que expresó el Consejo de Competitividad de mayo de 2009, que instaba, dada la situación económica en el sector, a evitar la creación de gastos adicionales para la industria, si es posible, realizando evaluaciones profundas del impacto antes de cada decisión.

1.6 El CESE recuerda que la propuesta se basa en una valoración de impacto anterior a la crisis e invita al Parlamento Europeo y al Consejo a solicitar una actualización de la misma, también sobre la base de un control preciso de las emisiones tras la entrada en vigor de Euro 5.

1.7 A la luz de todo lo anterior, el CESE, si bien confirma la necesidad de reducir las emisiones de CO₂, desea, sin embargo, que se revise el calendario previsto por el reglamento, con una fase de adaptación al *lead time* del sector, para comenzar en 2015 y finalizar en 2018, con una evaluación de impacto más precisa y actualizada, sobre todo por lo que respecta a los objetivos a más largo plazo a partir de 2020, pues se estima que, gracias a los avances tecnológicos, será posible alcanzar los 150 ó 160 gramos de CO₂ por kilómetro, si bien se sigue reconociendo la necesidad de llevar a cabo una revisión a su debido tiempo.

2. Introducción

2.1 La Comunicación de la Comisión Europea COM(2007) 19 final, de febrero de 2007, titulada «Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros», anunciaba que la Comisión propondría un marco legislativo para conseguir el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km. El Reglamento sobre las emisiones de CO₂ de los turismos, adoptado en diciembre de 2008 para reducir las emisiones de estos vehículos a 130 g/km en promedio, representa un elemento clave de la estrategia comunitaria. La legislación que sustenta esta estrategia define medidas complementarias para una reducción ulterior de las emisiones de CO₂ en 10 g/km (enfoque integrado); entre estas medidas figura la nueva propuesta para limitar el CO₂ que emiten los vehículos industriales ligeros.

2.2 La Unión Europea se ha comprometido a reducir antes de 2020 las emisiones totales de gases de efecto invernadero en un 20 %, o un 30 % si se llega a un acuerdo internacional general. Claramente todos los sectores deben contribuir a la reducción. Las emisiones de los vehículos industriales ligeros, según la Comisión, representan el 1,5 % aproximadamente de las emisiones totales de CO₂ de la Unión Europea.

2.3 La nueva propuesta llega tras dos Comunicaciones de la Comisión de febrero de 2007, la primera COM(2007) 19 final, ya citada anteriormente y la COM(2007) 22 final, «Marco regulatorio para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI», y tras la invitación del Consejo de Medio Ambiente de junio de 2007 para preparar una propuesta que mejore la eficiencia energética de los vehículos industriales ligeros.

3. La propuesta de Reglamento

3.1 El 28 de octubre de 2009, la Comisión Europea adoptó una propuesta de Reglamento para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros.

3.2 Como se indicó en la introducción, el nuevo Reglamento se entiende como complemento del Reglamento (CE) n° 443/2009 (CO₂ automóviles) en el ámbito del enfoque integrado para alcanzar el objetivo de la UE de 120 g de CO₂/km para todos los vehículos ligeros nuevos. Para el año natural que empieza el 1 de enero de 2014, y para cada año natural sucesivo, cada fabricante de vehículos industriales ligeros (VIL) tomará medidas para que las emisiones específicas medias de CO₂ de sus vehículos no superen el objetivo previsto en el Reglamento.

En particular:

3.2.1 Ámbito de aplicación

La propuesta limita el ámbito de aplicación a los vehículos N1. La Comisión sólo decidirá si amplía la aplicación también a los vehículos N2 y M2⁽²⁾ tras una revisión en 2013, según el procedimiento de comitología.

⁽²⁾ N1 = vehículos para el transporte de mercancías con una capacidad máx. < 3,5 t; N2 = vehículos para el transporte de mercancías < 12 t; M2=transporte de personas, más de 8 personas con una masa máx. < 5 t.

3.2.2 Objetivo a corto plazo

La propuesta pretende limitar a 175 g de CO₂/km la media de las emisiones de los nuevos vehículos antes del 1 de enero de 2016, con incorporación progresiva a partir de 2014 (el objetivo se aplica al 75 % de los vehículos en 2014, al 80 % en 2015 y al 100 % a partir de 2016).

3.2.3 Parámetro de utilidad

La propuesta mantiene como parámetro de utilidad (la base del cálculo para medir las emisiones) la masa en orden de marcha del vehículo. El artículo 12, sin embargo, prevé que la Comisión valore el uso de parámetros alternativos (huella, carga útil)⁽³⁾ en 2014.

3.2.4 Mecanismo sancionador

La propuesta establece que:

- la penalización se calcula multiplicando los gramos de CO₂/km en exceso por el número de nuevos vehículos registrados en ese año;
- durante un periodo transitorio (hasta 2018 inclusive) se prevé un «recorrido flexible» por el cual la penalización unitaria aumenta en función de la distancia desde el objetivo; es decir: 5 € por el primer gramo de más, 15 € por el segundo, 25 € por el tercero y 120 € por cada gramo adicional de más;
- una vez transcurrido el periodo transitorio (después de 2018), la penalización unitaria ya no depende del objetivo y se fija en 120 € por cada gramo de más.

3.2.5 Supercréditos

Para calcular las emisiones medias específicas de CO₂, se prevén rebajas para los fabricantes de vehículos de rendimiento excepcional. Cada vehículo industrial ligero nuevo con emisiones específicas de CO₂ inferiores a 50 g de CO₂/km se contará como 2,5 VIL en 2014; 1,5 VIL en 2015 y 1 VIL a partir de 2016.

3.2.6 Derogaciones para determinados fabricantes

Un fabricante de un número de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad inferior a 22 000 unidades por año natural puede presentar una solicitud de derogación respecto al objetivo para las emisiones específicas (véase el punto 3.2) si:

- no forma parte de un grupo de fabricantes vinculados; o bien

⁽³⁾ Carga útil o *payload*: Por «carga útil del vehículo» se entiende la diferencia entre la masa máxima con plena carga técnicamente admisible según la norma del anexo III a la Directiva 2007/46/CE y la masa del vehículo. La huella o *footprint* de un vehículo se calcula multiplicando el paso del vehículo por su superficie de rodadura.

b) forma parte de un grupo de fabricantes vinculados que es responsable en total de un número de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad inferior a 22 000 unidades por año natural; o bien

c) forma parte de un grupo de fabricantes vinculados, pero gestiona sus fábricas de producción y el centro de diseño.

3.2.7 Ecoinnovaciones

A petición de un proveedor o de un fabricante, la Comisión examinará, según las modalidades que se definirán, los ahorros de CO₂ obtenidos mediante el uso de tecnologías innovadoras, fuera del ciclo normal de prueba para medir el CO₂. La contribución total de dichas tecnologías a la reducción de las emisiones concretas de un fabricante puede alcanzar un máximo de 7 g de CO₂/km.

3.2.8 Formación de agrupaciones

Los fabricantes de vehículos industriales ligeros nuevos, a excepción de los que se benefician de la derogación mencionada en el punto 3.2.6 del presente dictamen, pueden constituir una agrupación para cumplir las obligaciones fijadas.

3.2.9 Vehículos incompletos (o *multietapa*) (*)

La propuesta de Reglamento prevé que al «vehículo completado» se aplique el valor más alto entre los registrados para «vehículos completos» del mismo tipo que el «vehículo base» en el que se basa el vehículo completado.

3.2.10 Objetivo a largo plazo

Antes del 1 de enero de 2013, la Comisión completará una revisión de los objetivos para las emisiones específicas a fin de definir las modalidades que permitan alcanzar un objetivo a largo plazo de 135 g de CO₂/km antes del año 2020.

4. Observaciones generales

4.1 El Comité Económico y Social Europeo (CESE), como en anteriores dictámenes sobre las propuestas legislativas de la Comisión para la reducción de las emisiones de CO₂, confirma su apoyo a todas las iniciativas comunitarias encaminadas a alcanzar objetivos concretos en la reducción de gases de efecto invernadero, como aspecto fundamental de la lucha contra el cambio climático. Por consiguiente, no puede obviarse ninguna intervención razonable para reducir también las emisiones de los VIL, pues estos vehículos representan más del 10 % del parque móvil.

(*) Los vehículos multietapa (*multistage*) son los que vende el fabricante como cabina+chasis solamente (vehículo-base) y después completan otros para adecuarlos al uso previsto (que puede variar considerablemente). Los vehículos multietapa representan aproximadamente el 15 % del mercado. Estos vehículos pueden homologarse en fases sucesivas según la Directiva 2007/46/CE, que distingue entre «vehículo base» (como se homologó en la primera etapa de una homologación multietapa), «vehículo completado» (como se homologó al final de una homologación multietapa) y «vehículo completo» (como se homologó en un proceso de homologación simple).

4.2 La elección de la herramienta del «reglamento» parece ser, además, la más adecuada para garantizar el cumplimiento inmediato de las disposiciones que se adopten, evitando distorsiones de la competencia con posibles recaídas en el mercado interior.

4.3 Sin embargo, el CESE considera que la propuesta sometida a examen, al seguir el modelo del reglamento aprobado para los turismos, subestima las diferencias entre turismos y VIL, por citar sólo las más importantes:

— un ciclo de desarrollo y producción más largo para los VIL que para los turismos;

— la misión de los VIL utilizados para una actividad económica para la que la eficiencia y solidez del motor y el consumo de carburante suelen representar la partida más importante entre los costes operativos de tal actividad. No es casualidad que el 97 % de la flota de VIL consume gasóleo;

— el perfil de los compradores de VIL, que en más del 90 % de los casos son pequeñas empresas y microempresas artesanales muy sensibles a cualquier variación de los costes.

4.4 El CESE advierte también de la complejidad de este nuevo examen, que debe velar por la reducción adicional de las emisiones de CO₂ pero sin menoscabar la competitividad del sector automovilístico que opera en un mercado mundial muy competitivo y que está atravesando una crisis de dimensiones impresionantes. El balance comercial final de 2009 del sector de vehículos industriales ligeros ha registrado una pérdida de más del 30 % respecto a 2008. Concretamente, la reducción es del 30 % en Europa Occidental (Italia -23,4 %, Alemania -24,7 %, España -38,8 %, Francia -21,3 %, Reino Unido -37,1 %) y -49 % en los nuevos Estados miembros (por ejemplo, -28,0 % en Polonia y -67,0 % en la República Checa).

4.5 El CESE no puede ignorar las preocupaciones de quienes muestran su temor ante un impacto excesivamente elevado en los costes industriales y, por consiguiente, en los precios de venta de los vehículos, con el riesgo de reducir la producción y, por lo tanto, disminuir el empleo, y de la menor propensión a la compra con la consiguiente ralentización de la renovación de la flota con vehículos menos contaminantes.

4.6 El CESE no discute, por supuesto, la decisión de definir normas sobre las emisiones de CO₂ de los VIL, en particular para evitar el riesgo de que el mercado tienda a homologar automóviles de mayores dimensiones como VIL para beneficiarse de reducciones sobre las tasas automovilísticas o de otras posibles ventajas. Lo que actualmente preocupa es la viabilidad concreta de la propuesta sometida a examen que, por una parte, se basa en evaluaciones efectuadas en 2007; es decir, antes de la crisis que ha afectado y sigue afectando gravemente al sector y, por otra, no impone plazos adecuados.

4.7 En efecto, en la actual propuesta se observa una novedad respecto a la situación precedente por lo que respecta a los objetivos: ya no se trata de 175 g de CO₂/km antes de 2012 y 160 g de CO₂ en 2015, sino, como se expone supra, 175 g de CO₂ antes del 1 de enero de 2016, pero con una reducción progresiva a partir de 2014 y, por último, 135 g de CO₂ antes de 2020. Esta revisión, como se verá también más adelante, no es, por desgracia, suficiente porque no tiene en cuenta el *lead time* del sector y ningún sector industrial emprende un programa de inversiones particularmente costosas si no está seguro del marco normativo que regirá.

4.8 A este respecto el CESE se remite a las conclusiones del Consejo de Competitividad sobre el sector automovilístico adoptadas el 29 de mayo de 2009 que instaban a evitar nuevas prescripciones que puedan causar costes excesivos a las empresas de todos los sectores de producción. Por lo que respecta al sector automovilístico en concreto, el Consejo ha reconocido que, «dada la actual situación económica en el sector, es necesario evitar crear gastos adicionales para el mismo, en la medida de lo posible. Las nuevas disposiciones legislativas deben ser muy prudentes e ir precedidas de profundas evaluaciones de impacto que tengan en cuenta las circunstancias actuales».

4.9 El CESE destaca, además, que la Comisión no ha tenido en cuenta la coexistencia de normativas «antagonistas» que hacen más difícil alcanzar el objetivo previsto. De hecho, en la evaluación de impacto realizada no se considera que la reducción de las emisiones de gases de escape de los vehículos necesaria para el gasóleo Euro 5 y 6, en términos de óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas (PM), tiene un efecto negativo en el rendimiento del carburante.

4.10 Por último, el CESE recuerda que, actualmente, en el caso de vehículos industriales ligeros, no existe ningún sistema de control oficial de las emisiones y, por consiguiente, no existen datos oficiales al respecto. Por ello se corre el riesgo de imponer esfuerzos concretos al sector y a las actividades derivadas sin disponer de información adecuada.

4.11 A la luz de lo anterior, el CESE invita a las instituciones europeas –como ya hizo en el caso del dictamen emitido respecto a la regulación de las emisiones de CO₂ de los automóviles⁽⁵⁾– a revisar el calendario del Reglamento, con una fase de adaptación al *lead time* del sector, que comenzaría en 2005 y se completaría en cuatro fases para finalizar, al igual que en el caso de los automóviles, en 2018.

4.12 Un objetivo, ambicioso pero realista, a partir de 2020 podría situarse en torno a los 150 ó 160 g de CO₂ por kilómetro, para alcanzarlo progresivamente, sobre todo a la luz del seguimiento de los datos que, entre tanto, se facilitarán. El CESE desea que también sobre este punto la reflexión emprendida en el PE y en el Consejo lleve a una revisión de la propuesta inicial.

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n° 443/2009 de 23 de abril de 2009 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir la emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1) – Dictamen del CESE: DO C 77 de 31.3.2009, p. 1).

5. Observaciones específicas

5.1 El CESE destaca que la propuesta es más vinculante que el Reglamento (CE) n° 443/2009 para los turismos, ya que:

5.1.1 El horizonte temporal es, de hecho, más limitado. Se prevé que la implantación gradual de los objetivos empiece aproximadamente cuatro años después de que la Comisión adopte la propuesta. Esto está en línea con el Reglamento (CE) n° 443/2009, que adoptó la Comisión a finales de 2007 y se publicó a mediados de 2009. Sin embargo, es notorio que los vehículos industriales tienen ciclos de diseño y producción más largos que los turismos (siete a diez años en lugar de cinco a siete) y, por tanto, requieren un plazo de preparación más largo que el previsto en el Reglamento (CE) n° 443/2009. Además, la incorporación progresiva prevista para los VIL es más rápida que para los turismos y el porcentaje de vehículos cubierto al principio es más alto (75 % para los VIL y 65 % para los turismos).

5.1.2 Los costes son más altos. La mayor parte de los vehículos industriales incorporan tecnología diesel (aproximadamente el 97 %); las posibilidades de mejora son menores y, por lo tanto, son mayores los costes de reducción. Por consiguiente, el impacto esperado en el precio de venta es mayor (entre el 8 % y el 10 % frente al 6 % para los turismos), al igual que el coste marginal de reducción de las emisiones (aproximadamente 160 € frente a una horquilla de 25 € a 150 € para los turismos).

5.2 El CESE observa que la propuesta establece como parámetro de utilidad la masa en orden de marcha del vehículo, pero prevé también en el artículo 12 que la Comisión valore el uso de parámetros alternativos (huella, carga útil) en 2014. El CESE pide que se examine en el Parlamento y el Consejo la oportunidad de valorar de entrada parámetros distintos que tengan más en cuenta la misión del vehículo industrial. El CESE, por ejemplo, consideraría que la masa máxima del vehículo (*Gross Vehicle Mass*), que figura en el permiso de circulación, se adaptaría más al objetivo, ya que permite tener en cuenta también la capacidad de carga.

5.3 Las sanciones para los vehículos industriales ligeros son más caras que las previstas para los turismos: la penalización unitaria normal es notablemente más alta (120 € en vez de 95 €). El CESE apoya la exigencia de mantener la competitividad del sector y concluye que un nivel de sanciones para los vehículos industriales similar al de los turismos sería suficiente para garantizar el cumplimiento de la norma, como recuerda la propia evaluación de impacto. En efecto, no se entiende por qué una cantidad de CO₂ que emite un vehículo industrial debería sancionarse más severamente que la misma cantidad de CO₂ que emite un turismo.

5.4 La propuesta prevé que el uso de tecnologías innovadoras pueda contribuir a reducir el objetivo específico para el fabricante hasta un máximo de 7 g de CO₂/km. El CESE está a favor de la introducción de estas tecnologías que brindan oportunidades de trabajo y desarrollo, en particular al sector de los componentes.

5.5 En cuanto a los «supercréditos» para vehículos especialmente eficientes, el CESE señala que los supercréditos previstos son menos generosos que los del Reglamento (CE) n° 443/2009, ya que el límite de emisiones impuesto para los vehículos que pueden acogerse a los supercréditos (<50 g de CO₂/km) es igual que el de los turismos. Sin embargo, las emisiones medias (y los objetivos) de los vehículos industriales ligeros son mucho más altas que para los turismos, y la Comisión debería definir valores más realistas, en función de la masa de las tres clases de VIL de la categoría N1 ⁽⁶⁾.

5.5.1 También en este caso el CESE habría acogido con agrado que se hubiera profundizado más en la evaluación de impacto. El CESE considera metodológicamente inexacto atribuir un valor absoluto (50 g de CO₂/km) cuando en el caso de los vehículos industriales las funciones que desempeña un mismo chasis pueden ser completamente distintas según el equipamiento utilizado y el peso transportado, sin contar que un valor tan bajo es prácticamente imposible de alcanzar con los actuales motores de combustión interna, pero requiere una ruptura con la tecnología existente ⁽⁷⁾, que aún no se ha operado.

5.6 El objetivo a largo plazo de 135 g de CO₂/km previsto para 2020 está condicionado al resultado de una evaluación de impacto actualizada que comprobará su viabilidad durante la revisión de 2013.

El CESE está de acuerdo en que es necesario establecer objetivos a largo plazo también para los VIL, pero el valor propuesto parece ya imposible de alcanzar en los plazos impuestos porque, al sobrestimar los avances tecnológicos esperados en los próximos años, olvida una vez más el *lead time* del sector y la incidencia de factores externos que deberían ser parte de un planteamiento integrado.

5.7 El CESE considera que cuanto se expone más arriba se puede comprobar, ya que la evaluación de impacto existente es insuficiente por los siguientes motivos:

5.7.1 No aclara cómo se llega a definir el objetivo de 135 g de CO₂/km y no proporciona una evaluación de los costes de un objetivo en este nivel. El impacto en los precios de venta se proporciona sólo para 160, 150, 140 y 125 g de CO₂/km. Este último nivel se descarta porque resulta demasiado costoso (haría subir el precio de venta en 4 000 €, aproximadamente el 20 %). Por lo tanto, cabe suponer un aumento de los costes del 15 % al 20 % del precio de venta para alcanzar los 135 g de CO₂.

5.7.2 No considera que el incremento del precio de venta pudiera desacelerar el ciclo de renovación de la flota y, por lo tanto, producir un aumento de las emisiones totales (las emisiones medias del vehículo nuevo son más bajas, pero las emisiones totales de la flota existente son más altas).

5.8 El CESE apoya la excepción prevista para los pequeños fabricantes y los fabricantes de nicho, ya que en determinadas circunstancias concretas hay que facilitar herramientas flexibles.

5.9 Respecto a los vehículos incompletos, se teme que el régimen específico propuesto no sea el más apropiado para abordar el problema, dada la ausencia de datos adecuados. Por consiguiente, el CESE ha apreciado la iniciativa de la Presidencia española que, junto a los Estados miembros y la Comisión, ha decidido examinar de nuevo la cuestión. La revisión, actualmente en curso, comportará modificaciones del texto final más adecuadas a la realidad del sector. Sin embargo, es importante establecer lo más pronto posible un sistema oficial de seguimiento de los datos relativos a las emisiones de CO₂ de los vehículos carrozados por etapas.

5.10 El CESE apoya la decisión de limitar el campo de aplicación a los vehículos N1, incluyendo los vehículos N2 y M2 tan sólo tras una evaluación de impacto específica, cuando estén disponibles los datos de emisiones ⁽⁸⁾. Sin embargo, reitera la necesidad de tener plenamente en cuenta las características de estos vehículos. En concreto, los vehículos M2 deberían estar excluidos de entrada, dada su peculiar naturaleza de vehículos de nicho.

Bruselas, 14 de julio de 2010.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI

⁽⁶⁾ Clase I: masa máxima, 1 305 kg y capacidad de carga de 2,5 m³; Clase II: masa máxima, 1 760 kg y carga de 6 m³; Clase III: > 1 760 kg y capacidad de carga de 17 m³.

⁽⁷⁾ Véase Dictamen del CESE, nota 5.

⁽⁸⁾ La medida de las emisiones de CO₂ de los vehículos de categoría N2 y M2 se introdujo en el reglamento Euro 5 y 6 con aplicación al vehículo nuevo matriculado desde enero de 2011 hasta septiembre de 2015. Para los vehículos homologados con la normativa referida a los vehículos pesados, las emisiones de CO₂ podrían no estar disponibles hasta la entrada obligatoria de las emisiones de Euro VI (31.12.2013).