

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

COM(2009) 593 def. — 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Relatore: **RANOCCHIARI**

Il Consiglio, in data 20 novembre 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 251 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

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

La sezione specializzata Mercato unico, produzione e consumo, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 15 giugno 2010.

Alla sua 464^a sessione plenaria, dei giorni 14 e 15 luglio 2010 (seduta del 14 luglio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere all'unanimità.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Nell'ambito della strategia comunitaria tesa a ridurre le emissioni di CO₂ e dopo l'approvazione del regolamento relativo alle autovetture nel 2009, una doverosa misura complementare è ora rappresentata dalla proposta di regolamento che riguarda la riduzione del CO₂ emesso dai veicoli commerciali leggeri. Se sorretta da un adeguato approccio integrato, nessuna iniziativa deve essere trascurata allo scopo di ridurre i gas a effetto serra, aspetto fondamentale nella lotta ai cambiamenti climatici.

1.2 La nuova proposta riprende il modello utilizzato per il precedente regolamento sulle autovetture, prevedendo anche in questo caso meccanismi sanzionatori, premi, deroghe, eco-innovazioni ecc.

1.3 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) teme tuttavia che in questo modo non si tenga adeguatamente in conto la differenza sostanziale tra auto e VCL (veicoli commerciali leggeri): le prime, beni di consumo, i secondi, beni capitali, con evidenti, diverse conseguenze in termini di missione e di importanza dei costi operativi. A ciò va aggiunto che la proposta sui VCL è in qualche aspetto ancora più ambiziosa rispetto al regolamento sulle autovetture: orizzonte temporale, sanzioni, costi ecc. Il CESE ritiene che in considerazione del *lead time* ⁽¹⁾ dei veicoli commerciali, più lungo di almeno due anni rispetto a quello delle auto, sia opportuno rivedere la proposta, anche alla luce della pesante crisi del settore che ha avuto - e ha tuttora - ripercussioni commerciali rilevanti.

1.4 Inoltre si teme che un impatto eccessivamente elevato sui costi industriali e quindi sui prezzi possa deprimere ulteriormente un mercato già in crisi profonda, con conseguente contrazione dell'occupazione e un ulteriore rallentamento nel rinnovo del parco circolante e quindi nel contenimento delle emissioni.

1.5 Il CESE auspica quindi che si tenga conto delle raccomandazioni espresse dal Consiglio Competitività del maggio 2009, che esortava «data l'attuale situazione economica nel settore, ad evitare la creazione di oneri supplementari per l'industria, se possibile, attuando approfondite valutazioni d'impatto prima di ogni decisione».

1.6 Il CESE ricorda che la proposta si basa su una valutazione d'impatto precedente la crisi e invita il Parlamento europeo e il Consiglio a richiedere un aggiornamento della stessa anche sulla base di un monitoraggio accurato delle emissioni dopo l'entrata in vigore di Euro 5.

1.7 Alla luce di quanto sopra il CESE, nel confermare la necessità della riduzione delle emissioni di CO₂, auspica però che sia rivista la tempistica del regolamento, con un *phase in* adeguato al *lead time* del settore, prevedendone l'avvio nel 2015 e il completamento nel 2018, con una più precisa e aggiornata valutazione d'impatto anche in merito agli obiettivi di più lungo periodo dopo il 2020, che si stima possano progressivamente raggiungere i 150/160 g/km, con il progredire delle tecnologie, ferma restando la necessità di una revisione in tempo utile.

⁽¹⁾ Tempo necessario all'industria per implementare qualsiasi nuovo requisito che comporti interventi strutturali sul veicolo.

2. Introduzione

2.1 La comunicazione della Commissione europea COM(2007) 19 definitivo/2 del febbraio 2007 *Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri* annunciava che la Commissione avrebbe proposto un quadro legislativo per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g di CO₂/km. Il regolamento sulle emissioni di CO₂ delle autovetture, adottato nel dicembre 2008 allo scopo di ridurre le emissioni di questi veicoli a 130 g/km in media, rappresenta un elemento chiave della strategia comunitaria. La legislazione alla base di questa strategia definisce alcune misure complementari per una ulteriore diminuzione delle emissioni di CO₂ di 10 g/km (approccio integrato); fra queste misure figura la nuova proposta per limitare la CO₂ emessa dai veicoli commerciali leggeri.

2.2 L'Unione europea si è impegnata a ridurre entro il 2020 le emissioni totali di gas serra del 20 %, o del 30 % se sarà raggiunto un accordo internazionale generale. Chiaramente, tutti i settori devono contribuire alla riduzione. Le emissioni dei veicoli commerciali leggeri, secondo la Commissione, rappresentano l'1,5 % circa delle emissioni totali di CO₂ dell'Unione europea.

2.3 La nuova proposta fa seguito a due comunicazioni della Commissione del febbraio 2007, la prima COM(2007) 19 definitivo/2 già citata sopra e la seconda COM(2007) 22 definitivo *Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo*, nonché all'invito del Consiglio Ambiente del giugno 2007 a preparare una proposta per il miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli commerciali leggeri.

3. La proposta di regolamento

3.1 Il 28 ottobre 2009 la Commissione europea ha adottato una proposta di regolamento per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri.

3.2 Come accennato nell'introduzione, il nuovo regolamento è inteso come complemento del regolamento (CE) n. 443/2009 (CO₂ automobili) nell'ambito dell'approccio integrato per raggiungere l'obiettivo UE di 120 g CO₂/km per tutti i nuovi veicoli leggeri. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2014, e per ogni anno civile successivo, ogni costruttore di veicoli commerciali leggeri (VCL) provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ dei propri veicoli non superino l'obiettivo previsto dal regolamento.

In particolare:

3.2.1 Campo di applicazione

La proposta limita il campo di applicazione ai veicoli N1. La Commissione deciderà se estenderne l'applicazione anche ai veicoli N2 e M2⁽²⁾ solo a seguito di una revisione nel 2013, secondo la procedura di comitologia.

⁽²⁾ N1 = veicoli per trasporto beni con portata max < 3,5 t; N2 = veicoli per trasporto beni < 12 t; M2=trasporto persone, più di 8 persone con massa max < 5 t.

3.2.2 Obiettivo di breve termine

La proposta intende limitare a 175 g CO₂/km la media delle emissioni dei nuovi veicoli entro il 1° gennaio 2016, con *phase in* a partire dal 2014 (il *target* si applica al 75 % dei veicoli nel 2014, all'80 % nel 2015 e al 100 % dal 2016).

3.2.3 Parametro di utilità

La proposta mantiene come parametro di utilità (la base del calcolo per la misurazione delle emissioni) la massa in ordine di marcia del veicolo. L'art. 12 prevede però che la Commissione valuti l'uso di parametri alternativi (*footprint*, *payload*)⁽³⁾ nel 2014.

3.2.4 Meccanismo sanzionatorio

La proposta stabilisce che:

- la penale viene calcolata moltiplicando i g CO₂/km in eccesso per il numero dei nuovi veicoli registrati nell'anno;
- per un periodo transitorio (fino al 2018 incluso) viene previsto un «percorso di flessibilità» in cui la penale unitaria aumenta in funzione della distanza dal *target* e cioè: 5 € per il primo grammo in eccesso, 15 € per il secondo, 25 € per il terzo e 120 € per ogni ulteriore grammo in eccesso;
- passato il periodo transitorio (dopo il 2018), la penale unitaria non dipende più dalla distanza dal *target* e viene fissata a 120 € per ogni grammo in eccesso.

3.2.5 Supercrediti

Per calcolare le emissioni medie specifiche di CO₂, sono poi previsti degli abbuoni per chi produce veicoli eccezionalmente performanti. Ogni veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km verrà conteggiato come 2,5 VCL nel 2014; 1,5 VCL nel 2015 e 1 VCL a partire dal 2016.

3.2.6 Deroche per determinati costruttori

Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a 22 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche (vedi punto 3.2) se:

- non è parte di un gruppo di costruttori collegati; oppure

⁽³⁾ Carico utile o *payload*: Per «carico utile del veicolo» s'intende la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato III della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo. L'impronta o *footprint* di un veicolo è calcolata moltiplicando il passo del veicolo per la sua carreggiata.

b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a 22 000 unità per anno civile; oppure

c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.

3.2.7 Eco-innovazioni

Su richiesta di un fornitore o un costruttore, la Commissione esamina, secondo modalità da definire, i risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative, al di fuori del normale ciclo di prova per la misurazione del CO₂. Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche di un produttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.

3.2.8 Pooling

I costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui al punto 3.2.6 del presente parere, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati.

3.2.9 Veicoli incompleti (o multistage) ⁽⁴⁾

La proposta di regolamento prevede che al «veicolo completato» si applichi il valore più alto tra quelli registrati per «veicoli completi» dello stesso tipo del «veicolo base» su cui il veicolo completato si basa.

3.2.10 Obiettivo a lungo termine

Entro il 1° gennaio 2013, la Commissione completerà una revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche per definire le modalità di raggiungimento di un obiettivo a lungo termine di 135 g CO₂/km entro l'anno 2020.

4. Osservazioni generali

4.1 Il CESE, come già in precedenti pareri sulle proposte legislative relative alla riduzione delle emissioni di CO₂ avanzate dalla Commissione, conferma il suo sostegno a tutte le iniziative comunitarie che abbiano come scopo il raggiungimento di concreti traguardi nella riduzione dei gas a effetto serra, quale aspetto fondamentale nella lotta ai cambiamenti climatici. In questa ottica non può quindi essere trascurato ogni ragionevole intervento per ridurre anche le emissioni dei VCL, veicoli che rappresentano oltre il 10 % del parco circolante.

⁽⁴⁾ I veicoli *multistage* sono quei veicoli che sono venduti dal costruttore come cabina+chassis soltanto (veicolo-base) e sono poi completati da altri per renderli adeguati all'uso inteso (che può variare notevolmente). I veicoli *multistage* rappresentano circa il 15% del mercato. Questi veicoli possono essere omologati in fasi successive in base alla direttiva 2007/46/CE che distingue tra «veicolo base» (come omologato nella prima tappa di una omologazione *multistage*), «veicolo completato» (come omologato alla fine di una omologazione *multistage*) e «veicolo completo» (come omologato in un processo di omologazione semplice).

4.2 La scelta dello strumento del «regolamento» appare inoltre la più adatta per garantire l'immediato rispetto delle disposizioni che saranno assunte, evitando distorsioni della concorrenza con possibili ricadute sul mercato interno.

4.3 Il CESE ritiene però che la proposta in oggetto, ricalcando l'impianto del regolamento approvato per le auto, sottovaluti le differenze tra auto e VCL quali, per citare solo le più importanti:

— un ciclo di sviluppo e produzione più lungo di quello delle automobili,

— la missione di questi veicoli, utilizzati per un'attività economica per la quale l'efficienza e robustezza del motore e i relativi consumi di carburante rappresentano spesso la voce più importante tra i costi operativi di tale attività. Non a caso il 97 % della flotta VCL è a tecnologia diesel,

— il profilo degli acquirenti, per oltre il 90 % piccole e microimprese artigianali molto sensibili ad ogni variazione dei costi.

4.4 Il CESE avverte altresì la complessità di questo riesame che deve mirare alla riduzione ulteriore delle emissioni di CO₂ senza tuttavia minare la competitività del settore autoveicolare che opera in un mercato globale estremamente concorrenziale e che sta attraversando una crisi di dimensioni impressionanti. Il consuntivo commerciale del 2009 del settore dei veicoli commerciali leggeri ha registrato una perdita di oltre il 30 % rispetto al 2008, e più in particolare: -30 % in Europa occidentale (Italia -23,4 %, Germania -24,7 %, Spagna -38,8 %, Francia -21,3 %, Regno Unito -37,1 %) e -49 % nei nuovi Stati membri (p. es. -28,0 % in Polonia e -67,0 % nella Repubblica ceca).

4.5 Il CESE non può ignorare le preoccupazioni espresse da coloro che evidenziano i timori di un impatto eccessivamente elevato sui costi industriali e quindi sui prezzi di vendita dei veicoli, con rischi di contrazione della produzione e quindi dell'occupazione da un lato, e di minore propensione all'acquisto con conseguente rallentamento del rinnovo della flotta con veicoli meno inquinanti dall'altro.

4.6 Il CESE non contesta certo la scelta di definire norme sulle emissioni di CO₂ dei VCL anche per evitare il rischio che il mercato tenda ad omologare come VCL autoveicoli di maggiori dimensioni per beneficiare di riduzioni sulle tasse automobilistiche o per altri possibili vantaggi. Ciò che preoccupa oggi è la concreta fattibilità della proposta in esame che, da una parte, si basa su valutazioni risalenti al 2007, prima cioè della crisi che ha inciso e continua ad incidere pesantemente sul settore e, dall'altra, non accorda tempi di attuazione adeguati.

4.7 In effetti, una novità è presente nell'attuale proposta rispetto all'impostazione di allora e riguarda gli obiettivi: non più 175 g CO₂/km entro il 2012 e 160 g CO₂ nel 2015, bensì, come detto sopra, 175 g CO₂ entro il 1° gennaio 2016, ma con *phase in* dal 2014 e infine 135 g CO₂ entro il 2020. Questa revisione, come si vedrà anche più avanti, non è purtroppo sufficiente perché non tiene conto del *lead time* del settore e nessuna industria avvia un programma di investimenti particolarmente costosi se non ha certezza del quadro normativo che verrà formalizzato.

4.8 A questo proposito, il CESE si rifà alle conclusioni del Consiglio Competitività sull'industria automobilistica adottate il 29 maggio 2009 che esortavano ad evitare nuove prescrizioni in grado di causare costi eccessivi alle imprese in tutti i settori produttivi. Per quanto riguarda il settore automobilistico in particolare, il Consiglio ha riconosciuto che, «data l'attuale situazione economica nel settore, sia necessario evitare di creare oneri supplementari per l'industria, se possibile. Nuovi provvedimenti legislativi devono essere oggetto della massima prudenza ed essere preceduti da approfondite valutazioni d'impatto che tengano conto delle condizioni attuali».

4.9 Il CESE rileva inoltre che la Commissione non ha tenuto conto delle concomitanze normative «antagoniste» che rendono più difficile il raggiungimento dell'obiettivo previsto. Infatti, nella valutazione d'impatto effettuata non si considera il fatto che la riduzione delle emissioni di gas di scarico dei veicoli necessaria per diesel Euro 5 e 6 in termini di ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM) ha un impatto negativo sul rendimento del carburante.

4.10 Il CESE ricorda infine che, ad oggi, nel caso di veicoli commerciali leggeri nessun sistema di controllo ufficiale delle emissioni è vigente e non esistono quindi dati ufficiali in merito. Il rischio può essere quello di imporre sforzi concreti all'industria e all'indotto senza disporre di informazioni adeguate.

4.11 Alla luce di tutto quanto precede, il CESE invita le istituzioni europee - come già fatto nel parere elaborato a proposito della regolamentazione delle emissioni di CO₂ delle automobili⁽⁵⁾ - a rivedere la tempistica del regolamento, con un *phase in* adeguato al *lead time* del settore, prevedendone l'avvio nel 2015 e il completamento in quattro fasi, come per le automobili, entro il 2018.

4.12 Un obiettivo, comunque ambizioso ma più realistico, potrebbe situarsi intorno ai 150/160 g CO₂/km da raggiungersi progressivamente, a partire dal 2020, anche alla luce del monitoraggio dei dati che nel frattempo si renderanno disponibili. Il CESE auspica che anche su questo punto la riflessione avviata nel PE e in Consiglio porti ad una revisione della proposta iniziale.

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 443/2009 del 23 aprile 2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1) - Parere CESE: GU C 77 del 31.3.2009, pag. 1.

5. Osservazioni specifiche

5.1 Il CESE fa notare che la proposta è più cogente rispetto al regolamento (CE) n. 443/2009 per le autovetture, in quanto:

5.1.1 l'orizzonte temporale è, di fatto, più ristretto. Si prevede che l'introduzione graduale dei *target* inizi circa quattro anni dopo che la Commissione ha adottato la proposta. Questo è in linea con il regolamento (CE) n. 443/2009, che è stato adottato dalla Commissione a fine 2007 e pubblicato a metà 2009. Tuttavia, i veicoli commerciali, come ben noto, hanno cicli di progettazione e produzione più lunghi delle auto (7-10 anni invece di 5-7) e quindi necessitano di un *lead-time* maggiore rispetto a quanto previsto dal regolamento (CE) n. 443/2009. Inoltre, il *phase in* previsto per i VCL è più breve che per le auto, e la percentuale di veicoli coperta all'inizio più alta (75 % per i VCL, 65 % per le auto).

5.1.2 I costi sono più alti. La maggior parte dei veicoli commerciali è a tecnologia diesel (circa il 97 %); le possibilità di miglioramento sono minori e quindi maggiori i costi di abbattimento. Come conseguenza, l'impatto atteso sul prezzo di vendita è più importante (tra l'8 % e il 10 % contro il 6 % per le auto) come pure il costo marginale di abbattimento delle emissioni (circa 160 € contro una forbice di 25-150 € per le auto).

5.2 Il CESE osserva che la proposta stabilisce come parametro di utilità la massa in ordine di marcia del veicolo ma prevede anche, all'art. 12, che la Commissione valuti l'uso di parametri alternativi (*footprint*, *payload*) nel 2014. Il CESE auspica un approfondimento in sede parlamentare e di Consiglio sulla opportunità di valutare fin da subito parametri diversi che tengano meglio in conto la missione del veicolo commerciale. Il CESE, per esempio, riterrebbe che la massa massima del veicolo (*Gross Vehicle Mass*), riportata sulla carta di circolazione, sarebbe più adatta allo scopo in quanto permette di tener conto anche della capacità di carico (portata).

5.3 Le sanzioni per i veicoli commerciali leggeri sono più onerose di quelle previste per le auto: la penale unitaria a regime è sensibilmente più alta (120 € invece di 95 €). Il CESE sostiene l'esigenza di mantenere la competitività del settore e conclude che un livello di sanzioni per i veicoli commerciali simile a quello per le auto sarebbe sufficiente ad assicurare il rispetto della norma, come ricorda la stessa valutazione d'impatto. In effetti, non si capisce perché una quantità di CO₂ emessa da un veicolo commerciale dovrebbe essere sanzionata più severamente della stessa quantità di CO₂ emessa da una vettura.

5.4 La proposta prevede che l'uso di tecnologie innovative possa contribuire a ridurre il *target* specifico per il produttore fino a un massimo di 7 g CO₂/km. Il CESE è a favore dell'introduzione di queste tecnologie, che offrono opportunità di lavoro e sviluppo anche al settore della componentistica.

5.5 In merito ai «supercrediti» per veicoli particolarmente efficienti, il CESE rileva che i supercrediti previsti sono meno generosi che nel regolamento (CE) n. 443/2009, in quanto il limite di emissioni imposto per i veicoli che possono essere considerati per i supercrediti (< 50 g CO₂/km) è uguale a quello per le auto. Le emissioni medie (e i *target*) dei veicoli commerciali leggeri sono però molto più alte che per le auto, e la Commissione dovrebbe identificare valori più aderenti alla realtà, modulati sulle masse delle tre classi dei VCL N1 ⁽⁶⁾.

5.5.1 Anche in questo caso il CESE avrebbe visto con favore un approfondimento maggiore nella valutazione d'impatto. Il CESE ritiene metodologicamente inesatto attribuire un valore assoluto (50 g CO₂/km) quando nel caso dei veicoli commerciali le funzioni svolte da un medesimo *chassis* possono essere completamente diverse a seconda dell'allestimento utilizzato e dal peso trasportato, senza contare che un valore così basso non è praticamente raggiungibile con le motorizzazioni attuali a combustione interna, ma richiede una «rottura tecnologica dell'esistente ⁽⁷⁾» ancora non disponibile.

5.6 L'obiettivo di lungo termine di 135 g CO₂/km previsto per il 2020 è condizionato agli esiti di una valutazione d'impatto aggiornata che ne verificherà la fattibilità durante la revisione del 2013. Il CESE condivide la necessità di stabilire obiettivi di lungo termine anche per i VCL, ma il valore proposto appare fin d'ora non raggiungibile nei tempi richiesti poiché, sovrastimando i progressi tecnologici attesi nei prossimi anni, trascura ancora una volta il *lead time* del settore e l'incidenza di fattori esterni che dovrebbero far parte di un approccio integrato.

5.7 Il CESE ritiene che quanto espresso prima sia verificabile in quanto la valutazione d'impatto esistente è insufficiente per i seguenti motivi:

5.7.1 non chiarisce come si arriva a definire l'obiettivo di 135 g CO₂/km e non fornisce una valutazione dei costi per questo livello dell'obiettivo. L'impatto sui prezzi di vendita è fornito solo per 160, 150, 140 e 125 g CO₂/km. Quest'ultimo livello è scartato perché troppo costoso (farebbe salire il prezzo di vendita di 4 000 €, circa il 20 %). È quindi presumibile un aumento dei costi tra il 15 % e il 20 % del prezzo di vendita per raggiungere i 135 g CO₂.

5.7.2 Non considera che l'incremento del prezzo di vendita potrebbe rallentare il ciclo di rinnovamento della flotta e quindi indurre un aumento delle emissioni complessive (più basse le emissioni medie del nuovo, ma più alte le emissioni complessive della flotta esistente).

5.8 Il CESE appoggia la previsione di deroghe per i piccoli produttori ed i produttori di nicchia, in quanto, in presenza di particolari condizioni, occorre fornire strumenti di flessibilità.

5.9 Circa i veicoli incompleti, si teme che il regime specifico proposto non sia adatto a gestire il problema, data l'assenza di dati adeguati. Il CESE ha quindi apprezzato l'iniziativa della presidenza spagnola che, insieme agli Stati membri e alla Commissione, sta rivedendo la materia. La revisione, attualmente in corso, comporterà emendamenti al testo finale più adeguati alla realtà del settore. È comunque importante che un sistema di monitoraggio ufficiale dei dati relativi alle emissioni di CO₂ dei *multistage* venga realizzato al più presto.

5.10 Il CESE appoggia la scelta di limitare il campo di applicazione ai veicoli N1, con inclusione di veicoli N2 e M2 solo a seguito di valutazione d'impatto specifica, quando i dati di emissione saranno disponibili ⁽⁸⁾. Tuttavia ribadisce l'esigenza di considerare a fondo le caratteristiche di questi veicoli. In particolare i veicoli M2 dovrebbero essere fin d'ora esclusi, vista la loro peculiare natura di veicoli di nicchia.

Bruxelles, 14 luglio 2010

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI

⁽⁶⁾ Classe I: massa max. 1 305 kg e capacità di carico 2,5 m³; Classe II: massa max. 1 760 kg e carico 6 m³; Classe III: > 1 760 kg e capacità di carico 17 m³.

⁽⁷⁾ Vedi parere CESE alla nota 5.

⁽⁸⁾ La misura delle emissioni di CO₂ dei veicoli di categoria N2 e M2 è stata introdotta dal regolamento Euro 5 & 6 con applicazione nuovo immatricolato dal gennaio 2011 e settembre 2015. Per i veicoli omologati con la normativa riferita ai veicoli pesanti, le emissioni di CO₂ potrebbero non essere disponibili fino all'entrata obbligatoria delle emissioni Euro VI (31 dicembre 2013).