III

(Atti preparatorji)

IL-KUMITAT EKONOMIKU U SOĊJALI EWROPEW

447 SESSJONI PLENARJA TAL-KTR IT-17 U L-18 TA' SETTEMBRU 2008

Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi standards ta' rendiment għall-emissjonijiet minn karozzi ġodda tal-passiġġieri bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi għall-użu ħafif

COM(2007) 856 finali — 2007/0297 (COD)

(2009/C 77/01)

Nhar it-22 ta' Frar 2008, il-Kunsill iddeċieda, b'konformità mal-Artikolu 95 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, li jikkonsulta lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar

Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi standards ta' rendiment għall-emissjonijiet minn karozzi ġodda tal-passiġġieri bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi għall-użu ħafif

Is-Sezzjoni Speċjalizzata għas-Suq Uniku, il-Produzzjoni u l-Konsum, inkarigata sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar is-suġġett, adottat l-opinjoni tagħha nhar il-15 ta' Lulju 2008 Ir-rapporteur kien is-Sur Iozia.

Matul l-447 sessjoni plenarja tiegħu li nżammet fis-17 ta' Settembru 2008 (seduta tas-17 ta' Settembru 2008), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b'138 vot favur u 4 voti kontra.

1. **Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet**

1.1 Fil-bosta opinjonijiet tiegħu dwar is-suġġett tat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2, il-Kumitat minn dejjem appoġġja bis-sħiħ l-inizjattivi leġiżlattivi tal-Kummissjoni li għandhom l-għan li jilħqu miri speċifiċi viżibbli biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra bħala kontribut ewlieni fil-ġlieda kontra t-tibdil fil-klima.

1.2 Il-Kumitat jaqbel mal-għanijiet tar-regolament propost, li għandu l-għan li jnaqqas b'mod stabbli l-emissjonijiet tas-CO_2 sabiex sal-2012 tintlaħaq il-mira proposta ta' 130 g/km, permezz ta' titjib fit-teknoloġija tal-vetturi bil-mutur.

1.3 Barra minn hekk, il-Kumitat jitlob impenn min-naħa tal-partijiet interessati kollha biex sal-2012 tintlaħaq il-mira ta' 120 g/km, permezz ta' approċċ integrat, kif stipulat fil-komunikazzjoni tal-Kummissjoni tas-7 ta' Frar 2007, u jistieden lill-Kunsill u lill-Parlament Ewropew biex jadottaw malajr il-leġiżlazzjoni pendenti kollha mmirata lejn il-kontroll tat-tibdil fil-klima.

1.3.1 Il-KESE jirrakkomanda lill-Kummissjoni tiffissa miri fit-tul, kif jagħti parir il-Parlament Ewropew: għall-2020 ikun jeħtieġ li jinstabu soluzzjonijiet aktar qawwija.

1.4 B'mod speċifiku, il-Kumitat jitlob li d-Direttiva proposta dwar taxxi relatati mal-karozzi tal-passiġġieri tiġi adottata kemm jista' jkun malajr (COM(2005) 261 finali) u li tittejjeb id-Direttiva 1999/94/KEE dwar it-tikkettar tal-emissjonijiet tas-CO_2. Jistieden ukoll lill-Kummissjoni biex tipproponi u tikkoordina inizjattivi dwar ir-reklamar u l-kummerċjalizzazzjoni ta' vetturi bil-mutur mmirati biex jippromovu vetturi li jaħlu inqas karburant.

1.5 Jidher li żgur ser ikun jeħtieġ ta' leġiżlazzjoni speċifika għall-industrija tal-karozzi, minħabba l-bżonn li nimxu 'l quddiem mill-fażi ta' impenji volontarji min-naħa tal-industrija, li, għalkemm swew ta' ġid f'dak li hu l-progress importanti li sar fir-rendiment tal-karozzi tal-passiġġieri fit-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2, ma kinux biżżejjed biex jintlaħqu l-miri stipulati.

1.6 Filwaqt li japprova l-istrateġija u l-approċċ propost, il-Kumitat jitlob għal miżuri li huma tassew vijabbli, sakemm iżewġu b'mod xieraq il-ħtieġa li, min-naħa waħda, jinkiseb il-progress ambjentali kruċjali, u, min-naħa l-oħra, li jitħarsu l-impjiegi f'industrija li timpjega 13-il miljun ħaddiem u tinżamm bis-sħiħ il-kompetittività tal-manifatturi Ewropej f'settur li huwa bla dubju wieħed strateġiku għall-ekonomija tal-UE.

1.7 Il-Kumitat jaqbel li regolament huwa l-istrument legali xieraq għax jiżgura li jkun hemm konformità immedjata u b'hekk jevita li jkun hemm distorzjoni tal-kompetizzjoni. Iż-żminijiet previsti u d-dettalji speċifiċi tal-miżuri proposti għandhom jiġu maħsuba sewwa b'mod aktar konsenswali, sabiex tinżamm u tissaħħaħ il-kompetittività tal-manifatturi tal-UE f'suq globali u ma jinħolqux vantaġġi artifiċjali fost l-oqsma varji fis-settur.

1.8 Għal dan il-għan, il-Kumitat jipproponi li l-Kummissjoni tqis il-possibilità li tibdel is-sistema li tintuża bħalissa li tiddefinixxi l-valuri tal-limiti tal-emissjonijiet skont il-massa tal-vettura (bħalma jsir fil-Ġappun), u li tqis aktar parametri oħrajn bħall-ispazju okkupat mill-vettura (id-distanza bejn iċ-ċentru tar-roti ta' quddiem u ċ-ċentru tar-roti ta' wara mmultiplikata mad-distanza miċ-ċentru ta' rota waħda saċ-ċentru ta' rota oħra li tkun tinsab fin-naħa opposta tal-vettura), parametru li diġà jintuża bħala l-bażi għal vetturi li jġorru l-merkanzija fl-Istati Uniti.

1.9 Il-Kumitat jitlob biex titqies aktar l-inklinazzjoni tal-funzjoni lineari (il-persentaġġ tal-inklinazzjoni), minħabba l-influwenza diretta tagħha fuq il-mod kif il-piż jinqasam bejn il-manifatturi. Il-Kummissjoni stess, fis-Sommarju Eżekuttiv tagħha dwar il-valutazzjonivalutazzjoni tal-impatt [SEC(2007) 1724] tgħid li "Abbażi ta' analiżi preliminari, l-applikazzjoni ta' dawn il-kriterji għandha tindika li biex jintlaħaq bilanċ bejniethom, ikun jaqbel li f'dan l-istadju tintuża medda ta' inklinazzjonijiet ta' bejn 50 % u 80 %", b'hekk tagħraf b'mod impliċitu l-bżonn ta' valutazzjoni tal-impatt ħafna aħjar ta' kwistjoni tant sensittiva. L-għażla ta' inklinazzjoni ta' 60 % tħalli problemi mhux solvuti u tista' toħloq kunflitt ma' manifatturi li jqisu li d-deċiżjoni la hija ġusta u lanqas bilanċjata. Il-Kumitat jirrakkomanda li l-impatt tad-deċiżjoni finali, wara li jkun tqies kollox, ma tkun tiddetermina la benifiċċji u lanqas ħsara.

1.10 Aspett ieħor li jeħtieġ li jitqies bir-reqqa huwa l-introduzzjoni ta' pienapienipieni, skont l-Artikolu 7 tar-Regolament. Filwaqt li l-Kumitat jaqbel ma' dan l-approċċ dissważiv, jidhirlu li n-natura progressiva tagħhom ma tippermettix lill-manifatturmanifatturi tal-UE biex jadattaw il-katini ta' produzzjoni tagħhom għal-limiti l-ġodda fil-perjodu ta' żmien ippjanat. Il-miżuri ma jagħmlux sens meta mqabbla jaqblu ma' dawk maħsuba għal setturi oħra, filwaqt li joħolqu żbilanċ intrinsiku bejn il-manifatturi ta' vetturi żgħar u ta' daqs medju u dawk ta' vetturi kbar, b'impatt ħafna akbar fuq dawk tal-ewwel.

1.11 Il-Kumitat jaħseb li dawn huma pieni dejjem akbar u li jistgħu jgħaddu għal fuq il-prezzijiet tal-konsumaturi, b'hekk jitfgħu l-piż fuq ix-xerrej u possibilment iwasslu għaldistorzjoni tal-kompetizzjoni, u b'hekk idewmu t-tiġdid tal-vetturi. Jistieden lill-Kummissjoni tiżgura li kwalunkwe fondi li jiġu minn din il-miżura jibqgħu fl-industrija tal-karozzi, biex b'hekk jipprovdu inċentivi għall-iskambju ta' karozzi li jniġġsu aktar u kampanji li jagħmlu lill-pubbliku konxju mill-emissjonijiet tas-CO_2 meta jsir ix-xiri, kif ukoll jagħtu kontribut lir-riżorsi kbar meħtieġa għar-riċerka u l-iżvilupp.

1.12 Il-Kumitat jikkunsidra li r-riċerka xjentifika hija kruċjali għal-livell ta' progress li jista' jinkiseb mill-industrija. Filwaqt li r-riżultati jistgħu jinkisbu fil-fażi tal-bidu bl-użu ta' teknoloġiji li diġà jeżistu, huwa raġonevoli li wieħed jissoponi li l-futur ser jitlob "qabża teknoloġika mill-preżent" permezz tal-introduzzjoni ta' teknoloġija aktar avvanzata.

1.13 Fil-fehma tal-Kumitat, jekk tittieħed it-triq tar-riċerka ikun jeħtieġ riżorsi kbar u impenn sod, ibda mill-ħtieġa li jiġi żgurat li jkun hemm koordinazzjoni ta' inizjattivi li jkunu għaddejjin fl-Istati Membri, f'universitajiet u f'ċentri teknoloġiċi ta' eċċellenza fil-livelli kollha, filwaqt li tkun inkoraġġita l-parteċipazzjoni diretta tal-manifatturi.

1.14 Għal dan il-għan, il-Kumitat jaħseb li l-ħolqien ta' Inizjattiva Teknoloġika Konġunta (JTI) iddedikata għall-industrija tal-karozzi jkun ta' għajnuna għall-mobilizzazzjoni tal-komunità xjentifika.

1.15 Il-Kumitat jaħseb li l-valutazzjoni tal-impatt ma tfittixx biżżejjed fil-fond, kif enfasizzat mill-Bord ta' Stima dwar l-Impatt innifsu. Fid-dokument SEC(2007) 1725, il-Bord jitlob li jiġu ċċarati l-effetti li jista' jkun hemm kif jinkisbu l-miri, u li tingħata spjegazzjoni ta' kwalunkwe differenzi bejn ir-riżultati tal-mudell TREMOVE u l-analiżi *ex-ante*. Iżid li jeħtieġ aktar analiżita' ċerti varjanti sensittivi bħall-prezzijiet tal-karburant u ż-żieda awtonoma fil-piż (AWI). Għandha ssir aktar valutazzjoni tal-impatt reġjonali, l-iktar fuq l-impjiegi, l-industrija tal-fornituri tal-vetturi u l-kompetittività fis-swieq esterni.

1.16 Fil-fehma tal-Kumitat, sabiex tirnexxi strateġija tant ambizzjuża, jinħtieġu miżuri xierqa li jappoġġjaw u jħarsu l-istruttura industrijali li teżisti fl-Ewropa, bil-għan li jitħares jew saħansitra jitgħolla l-livell attwali ta' kompetittività, filwaqt li jibqa' jkun hemm impjiegi ta' kwalità fl-industrija. Il-KESE jirrakkomanda li jittieħed approċċ ta' introduzzjoni gradwali li jkun jeħtieġ li tal-inqas 80 % tal-mira finali tintlaħaq sal-2012, biex imbagħad il-mira sħiħa tintlaħaq b'mod progressiv sal-2015.

1.17 Fattur ewlieni għall-ksiba tal-miri ambjentali u l-ħarsien tal-kompetittività huwa li l-applikazzjoni stretta tal-limiti tal-emissjonijiet għall-vetturi kollha mhux manifatturati fl-UE li jinbiegħu fl-Ewropa. Dawn il-limiti japplikaw għal vetturi impurtati.

1.18 Peress li din il-proposta hija biss il-bidu ta' proċess li għandu l-għan li jaffronta l-problemi ambjentali fis-settur kollu tat-trasport, il-Kumitat jistieden lill-Kummissjoni biex fis tfassal leġiżlazzjoni ġdida biex jiġu limitati l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi li jġorru merkanzija ħafifa, vetturi għal tagħbijiet tqal u vetturi b'żewġ roti, biex b'hekk tinġabar l-informazzjoni rilevanti kollha dwar l-emissjonijiet tagħhom.

1.19 Il-Kumitat jemmen li filwaqt li l-politika settorjali għall-industrija tal-karozzi hija ta' importanza kbira, m'ijiex l-impenn usa' tagħna kollu lejn il-politika ġenerali tat-trasport. Madankollu, hija simbolu importanti ta' dak l-impenn, li tgħin biex tmexxi l-industrija sħiħa lejn il-miri ambjentali li diġà qegħdin jiġu segwiti minn setturi oħra tal-industrija tal-UE.

1.20 Il-Kumitat jittama li l-miżuri proposti speċifiċi għas-settur ser ikunu akkumpanjati minn azzjoni li tiffoka fuq it-talba għat-trasport. Huwa vitali li tiġi segwita politika rigoruża mmirata lejn bidla dejjem akbar mit-trasport bit-triq għal mezzi oħra li jiġġeneraw anqas gassijiet b'effett ta' serra bħat-trasport bil-ferroviji, fuq kanali tal-ibħra interni u trasport pubbliku (b'emissjonijiet baxxi ħafna, fejn possibbli).

1.21 Il-KESE ma jaqbilx mad-deroga temporanja proposta skont Artikolu 9 tar-Regolament, kif qed tiġi proposta bħalissa, peress li huwa ċar li dan ifisser trattament mhux ugwali tal-manifatturi. Fil-fehma tal-Kumitat huwa kruċjali li kemm jista' jkun ma jingħata l-ebda vantaġġ regolatorju li jiżbilanċja l-kompetizzjoni.

1.22 Il-KESE jirrakkomanda li jitfassal mudell biex jitkejjel is-CO_2 fl-emissjonijiet kollha li jiġu mill-manifattura tal-karozzi. Il-marka tal-karbonju għandha titqies fejn tidħol iċ-ċiklu tal-ħajja sħiħ tal-vetturi

1.23 Għal dan il-għan, jeħtieġ li nqajmu dibattitu dwar l-istili ta' ħajja — kwistjoni li dwarha l-Kumitat dan l-aħħar fassal opinjonijiet speċifiċi. Ħafna jemmnu li jekk l-għadd u d-daqs tal-vetturi privati jkomplu jikbru, u jekk il-vetturi li jġorru l-merkanzija li jiġġeneraw livelli għolja ta' gassijiet b'effett ta' serra u l-NO_x ikomplu jingħataw preferenza, il-mira li s-CO_2 jitnaqqas b'20 % mhux ser tinkiseb. Dan ma jistax u lanqas m'għandu jiġi aċċettat.

2. **Introduzzjoni: l-isfond tal-proposta**

2.1 Il-Konvenzjoni Qafas tan-Nazzjonijiet Uniti dwar il-Bidla fil-Klima, li kienet approvata f'isem il-Komunità Ewropea mid-Deċiżjoni tal-Kunsill 94/69/KE tal-15 ta' Diċembru 1993, tesiġi li l-partijiet kollha jifformulaw u jimplimentaw programmi biex titnaqqas il-bidla fil-klima.

2.2 Il-Kummissjoni rreaġixxiet billi żviluppat gradwalment serje ta' miżuri leġiżlattivi li laħqu l-quċċata tagħhom f'Jannar 2007 bl-UE tissuġġerixxi, fil-kuntest ta' negozjati internazzjonali, li l-pajjiżi żviluppati jnaqqsu l-gassijiet b'effett ta' serra bi 30 % (meta mqabbel mal-livelli tal-1990) u b'20 % sal-2020. Dawn il-miri mbagħad ġew approvati mill-Kunsill u mill-Parlament Ewropew.

2.3 Analiżi tas-setturi individwali turi li, filwaqt li l-emissjonijiet globali ta' gassijiet b'effett ta' serra niżlu b'madwar 5 % fil-perjodu 1990-2004, l-emissjonijiet tas-CO_2 mis-settur tat-trasport bit-triq fl-istess perjodu żdiedu b'26 %.

2.4 B'hekk, jeħtieġ leġiżlazzjoni speċifika biex is-settur tat-trasport bit-triq jikkonforma mat-tendenza ġenerali ta' tnaqqis fl-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra. B'mod aktar partikolari, jeħtieġ b'mod urġenti li tittieħed azzjoni b'rabta mal-karozzi tal-passiġġieri, peress li dawn jammontaw għal 12 % mill-emissjonijiet totali tad-dijossidu tal-karbonju (CO_2) fl-UE, il-gass ewlieni li għandu effett ta' serra.

2.5 Għalkemm sar progress teknoloġiku sinifikanti fl-industrija tal-karozzi, li wassal għal tnaqqis ta' 12.4 % fl-emissjonijiet tas-CO_2 bejn l-1995 u l-2004 billi żdiedet l-effiċjenza fil-konsum tal-karburant, it-tkabbir stabbli fit-talba għat-trasport u ż-żieda kostanti fid-daqs tal-vetturi għelbu kompletament dan it-tnaqqis, u fil-fatt wasslu għal żieda fl-emissjonijiet totali ta' gassijiet b'effett ta' serra mis-settur tat-trasport.

2.6 Ir-riżultat huwa li, mingħajr inizjattivi speċifiċi, l-UE x'aktarx li mhux ser tilħaq il-mira tagħha ta' 120 g CO_2/km għall-medja tal-emissjonijiet mill-karozzi l-ġodda.

3. **Tapep fl-istrateġija tal-Kummissjoni**

3.1 L-istrateġija tal-Komunità għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 bdiet tieħu forma fl-1995. Ġiet imsejsa fuq tliet elementi:

— impenji volontarji mill-industrija tal-karozzi biex inaqqsu l-emissjonijiet;

— titjib fl-informazzjoni għall-konsumatur;

— il-promozzjoni ta' karozzi effiċjenti fil-konsum tal-karburant permezz ta' miżuri fiskali.

3.2 Fl-1998, l-Assoċjazzjoni Ewropea tal-Manifatturi tal-Karozzi (ACEA) ħadet impenn li, sal-2008, tnaqqas il-medja tal-emissjonijiet mill-karozzi l-ġodda għal 140g tas-CO_2/km, u l-Assoċjazzjonijiet Ġappuniżi u Koreani tal-Manifatturi tal-Karozzi (JAMA u KAMA) ħadu impenn simili l sal-2009 jnaqqsu l-medja tal-emissjonijiet.

3.3 Dawn l-impenji ġew rikonoxxuti mill-Kummissjoni billi ħarġet ir-Rakkomandazzjoni 1999/125/KE (dwar il-ftehim volontarju tal-ACEA), ir-Rakkomandazzjoni 2000/303/KE (dwar il-ftehim volontarju tal-KAMA) u r-Rakkomandazzjoni 2000/304/KE (dwar il-ftehim volontarju tal-JAMA). Dwar is-suġġett tal-monitoraġġ tal-emissjonijiet, l-UE adottat id- Deċiżjoni 1753/2000/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tistabbilixxi skema biex tissorvelja l-medja tal-emissjonijiet tas-CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri ġodda.

3.4 Fis-7 ta' Frar 2007, il-Kummissjoni adottat żewġ komunikazzjonijiet paralleli għas-settur tal-karozzi:

— Ir-riżultati tar-reviżjoni tal-Istrateġija Komunitarja sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri u minn vetturi kummerċjali ħfief, COM(2007) 19 finali (Opinjoni tal-KESE TEN/301, rapporteur is-Sur Ranocchiari).

— Qafas Regolatorju Kompetittiv tal-Karozzi għas-Seklu 21 — CARS 21, COM(2007) 22 finali (Opinjoni tal-KESE INT/351, rapporteur is-Sur Davoust).

3.5 Dawn il-komunikazzjonijiet irrapportaw progress lejn il-ksib tal-mira ta' 140 g CO_2/km sal-perjodu 2008-2009, iżda kkonkludew li l-mira ta' 120 g CO_2/km għall-karozzi ġodda mhux sertintlaħaq mingħajr ma jittieħdu miżuri oħrajn.

3.6 Iż-żewġ komunikazzjonijiet talbu għal approċċ integrat fuq żewġ spunti:

— it-tnaqqis mandatorju tal-emissjonijiet tas-CO_2 billi jsir titjib fit-teknoloġija tal-vetturi sabiex tintlaħaq il-mira medja ta' 130 g/km;

— il-bqija tat-tnaqqis ta' 10 g/km għandu jinkiseb permezz ta' miżuri kumplimentari magħmula mill-istallazzjoni ta' tagħmir teknoloġiku ġdid fil-vetturi (indikaturi ta' meta għandu jinbidel il-gear (gear change indicators), indikaturi tal-pressjoni tat-tajers, tajers b'reżistenza tal-irrumblar tat-tajers, u sistemi effiċjenti ħafna ta' arja kkondizzjonata, eċċ.) **u aktar użu ta' bijokarburanti.**

3.7 Il-Kummissjoni f'dawn il-komunikazzjonijiet iddikjarat li l-mira medja għall-flotta ta' karozzi ġodda għandha tqis il-fatturi li ġejjin:

— għandha tkun newtrali fis-sens tal-kompetittivà;

— l-għażliet għandhom ikunu soċjalment ġusti u sostenibbli;

— għandha tiġi evitata kull distorzjoni mhux ġustifikata fil-kompetizzjoni bejn il-manifatturi tal-karozzi;

— għandha tkun kompatibbli bis-sħiħ mal-miri ta' Kyoto.

3.8 Il-qafas propost u approvat kemm mill-Kunsill tal-Kompetittività kif ukoll mill-Kunsill tat-Trasport iserraħ fuq żieda fl-isforzi min-naħa tal-manifatturi kollha tal-karozzi biex jipproduċu karozzi aktar ekoloġiċi, filwaqt li fl-istess ħin jaħdmu biex ikun hemm effiċjenza massima f'termini ta' spejjeż.

3.9 Dan ifisser li t-tnaqqis fl-emissjonijiet tas-CO_2 irid jinkiseb permezz ta' approċċ integrat li jinvolvi lill-partijiet kollha. Għalhekk, hemm bżonn ta' proposta leġiżlattiva li tilħaq il-miri filwaqt li żżomm il-kompetittività globali tal-industrija tal-karozzi.

4. Il-proposta tal-Kummissjoni

4.1 L-għan tar-Regolament propost (COM(2007) 856) hija li "jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO_2 minn vetturi għall-użu ħafif" u li jittieħdu passi biex sal-2012 tintlaħaq il-mira ta' 130 g/km. Tapplika għall-vetturi bil-mutur tal-kategorija M1 kif definit fl-Anness II tad-Direttiva 2007/46/KE u għall-vetturi li t-tip approvat tagħhom jiġi estiż skont l-Artikolu 2(2) tar-Regolament (KE) Nru 715/2007 li huma rreġistrati fil-Komunità għall-ewwel darba u li ma ġew irreġistrati qatt qabel barra mill-Komunità.

4.2 Il-proposta hija parti minn approċċ integrat li għandu jingħalaq b'miżuri li jwasslu għal tnaqqis ulterjuri ta' 10 g CO_2/km sabiex jintlaħaq l-objettiv Komunitarju finali ta' 120 g CO_2/km kif stabbilit fil-COM(2007) 19 finali.

4.3 Fl-istabbiliment tal-livelli tal-emissjonijiet tas-CO_2, ir-Regolament iqis:

— l-implikazzjonijiet għas-swieq u l-kompetittività tal-manifatturi;

— li tiġi stimulata l-innovazzjoni;

— it-tnaqqis tal-konsum tal-enerġija.

4.4 Ir-Regolament propost jipprova wkoll:

— iħeġġeġ l-industrija tal-karozzi tinvesti f'teknoloġiji ġodda;

— jippromwovi b'mod attiv l-eko-innovazzjoni;

— jqis l-iżviluppi teknoloġiċi tal-ġejjieni;

— ikattar il-kompetittività tal-industrija Ewropea;

— joħloq impjiegi ta' kwalità għolja.

4.5 Il-Kummissjoni tgħid li r-Regolament huwa konsistenti mal-għanijiet u l-politiki l-oħra tal-UE u huwa r-riżultat ta' konsultazzjoni u sehem estensiv minn grupp ta' ħidma maħluq apposta fil-kuntest tal-Programm Ewropew dwar il-Bidla fil-Klima (il-grupp CARS 21) bl-involviment dirett tal-partijiet interessati kollha.

4.6 **Bażi ġuridika.** L-Artikolu 95 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea huwa kkunsidrat bħala l-bażi ġuridika xierqa biex tiġi żgurata ugwaljanza bejn l-atturi ekonomiċi kollha u biex tipprovdi livell għoli ta' ħarsien tas-saħħa u tal-ambjent.

4.7 **Sussidjarjetà u proporzjonalità.** Il-proposta timxi mal-prinċipji tas-sussidjarjetà u l-proporzjonalità fis-sens li, għalkemm ma taqax taħt ir-responsabbiltà esklussiva tal-Komunità, twaqqaf il-ħolqien ta' tfixkil għas-suq uniku, u l-adozzjoni ta' miżuri leġiżlattivi fil-livell Komunitarju tissimplifika l-azzjoni biex jinkiseb tnaqqis armonizzat fl-impatt tal-karozzi tal-passiġġieri fuq it-tibdil fil-klima.

4.8 **L-għażla tal-istrument leġiżlattiv.** Fil-fehma tal-Kummissjoni, regolament huwa l-aktar strument xieraq biex jiżgura konformità immedjata mad-dispożizzjonijiet adottati, li jevita distorzjonijiet fil-kompetizzjoni li jista' jkollhom riperkussjonijiet għas-suq intern.

4.9 **Monitoraġġ.** L-Istati Membri individwali jridu jiġbru informazzjoni dwar l-emissjonijiet tad-dijossidu tal-karbonju minn karozzi tal-passiġġieri ġodda, li jitkejlu fuq bażi armonizzata skont il-metodoloġija stipulata fir-Regolament (KE) Nru 715/2007, u jirrappurtawha lill-Kummissjoni skont il-proċedura stipulata fl-Artikolu 6.

4.10 **Ċertifikat ta' konformità.** Id-Direttiva 2007/46/KE tesiġi li l-manifatturi joħorġu ċertifikat ta' konformità li jrid jakkumpanja kull karozzatal-passiġġieri ġdida. L-Istati Membri jippermettu r-reġistrazzjoni u l-użu ta' karozza ġdida tal-passiġġieri biss jekk jiġi preżentat dan iċ-ċertifikat (bl-eċċezzjoni tad-derogi stipulati fl-Artikolu 9 tar-Regolament).

4.11 **Primjum għall-emissjonijiet żejda.** Skont l-Artikolu 7 tar-Regolament propost, mill-2012 'il quddiem, il-manifatturi jew f'każ ta' għaqda, il-maniġers tal-għaqda, li l-emissjonijiet tagħhom jaqbżu l-mira speċifika, ser ikollhom iħallsu primjum għall-emissjonijiet żejda. L-ammont tal-primjum ser tiżdied sostanzjalment fis-snin ta' wara l-2012 u s-somom miġbura ser jitqiesu bħala dħul għall-baġit tal-UE.

5. **Proposta strateġika tal-Parlament Ewropew**

5.1 Fir-riżoluzzjoni tiegħu adottata fl-24 ta' Ottubru 2007, il-Parlament Ewropew laqa' l-istrateġija tal-Kummissjoni iżda ppropona li l-miri tal-emissjonijiet jiġu implimentati mill-2011 'il quddiem sabiex sal-2015 jintlaħaq l-ammont ta' 125 g CO_2/km permezz ta' titjib tekniku fil-vetturi biss. Il-Parlament enfasizza t-tieni miżura li trid tittieħed fid-dawl tal-mira għall-futur iktar imbiegħed: li sal-2020 jintlaħaq l-ammont ta' 95 g CO_2/km u possibilment ta' 70 g CO_2/km sal-2025, suġġetti għal konferma jew analiżi mill-ġdid sa mhux aktar tard mill-2016.

6. **L-importanza tal-imġiba tal-konsumatur**

6.1 L-imġiba tal-konsumatur hija ta' importanza partikolari biex jitnaqqsu b'suċċess l-emissjonijiet tas-CO_2 mill-karozzi. Għalhekk, il-Kummissjoni bdiet il-ħidma biex temenda d-Direttiva 1999/94/KE dwar id-disponibilità ta' tagħrif għall-konsumatur dwar il-konformità ta' vetturi ġodda mal-miri ta' emissjonijiet u l-ekonomija tal-karburanti, immirata biex l-utenti tal-karozzi jagħtu kontribut akbar biex jinkisbu l-għanijiet stabbiliti.

7. **Kummenti ġenerali**

7.1 Bħal fl-opinjonijiet preċedenti rigward proposti tal-Kummissjoni dwar tnaqqis fl-emissjonijiet tas-CO_2, il-Kumitat jafferma mill-ġdid l-appoġġ tiegħu għall-inizjattivi kollha tal-UE li għandhom l-għan li jilħqu miri speċifiċi dwar tnaqqis fl-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra, bħala aspett ewlieni fil-ġlieda kontra l-bidla fil-klima.

7.2 Il-Kumitat jaqbel mal-għanijiet ta' dan ir-Regolament propost, abbażi tal-kummenti t'hawn taħt. Jistieden lill-Kunsill u lill-Parlament Ewropew biex jadottaw malajr il-leġiżlazzjoni pendenti kollha mmirata lejn il-kontroll fil-bidla tal-klima.

7.3 Il-Kumitat jistieden lill-istituzzjonijiet Ewropej jadottaw malajr id-Direttiva COM(2005) 261 dwar taxxi relatati mal-karozzi tal-passiġġieri, li għandha tgħin biex il-mira tintlaħaq aktar malajr, billi tħeġġeġ il-kumpaniji jagħmlu sforzi akbar biex itejbu kemm jista' jkun malajr id-Direttiva 1999/94/KEE dwar it-tikketti tal-emissjonijiet tas-CO_2 u biex jiġu proposti u kkoordinati inizjattivi dwar ir-reklamar u l-kummerċjalizzazzjoni ta' vetturi motorizzati. Dawn għandhom jinkludu miżuri għall-promozzjoni ta' vetturi aktar effiċjenti fil-konsum tal-karburant u għall-projbizzjoni tar-reklamar tal-vetturi li jniġġsu l-aktar.

7.4 Il-Kumitat jappoġġja l-għażla tal-Artikolu 95 tat-Trattat KE bħala l-bażi ġuridika għar-Regolament propost, minħabba li dan huwa xieraq ħafna biex jiġu żgurati ugwaljanza fost l-atturi kollha u livell għoli ta' ħarsien tas-saħħa u tal-ambjent.

7.5 Il-Kumitat jaqbel li regolament huwa l-istrument legali adattat minħabba li jiżgura li jkun hemm konformità immedjata u jipprevjeni milli sseħħ kwalunkwe distorsjoni tal-kompetizzjoni. Jidher li din l-għażla hija neċessarja minħabba li l-impenji volontarji li ħadet l-industrija, li għalkemm huma ta' benefiċċju f'dak li jirrigwarda r-riżultati miksuba fil-prestazzjoni tal-emissjonijiet minn karozzi tal-passiġġieri, ma kinux biżżejjed biex jintlaħqu l-miri stipulati.

7.6 Il-Kumitat japprova l-proposta li l-emissjonijiet jitnaqqsu sa 130 g CO_2/km permezz ta' titjib fit-teknoloġija ta' vetturi motorizzati, filwaqt li jiddispjaċih li l-mira iktar stretta ta' 120 g CO_2/km li kienet maħsuba qabel għall-2012 ma jidhirx li għad tista' tintlaħaq. Jagħraf li l-Kummissjoni issa qed tipproponi li tikseb il-mira ta' 120 g/km b'mod differenti, permezz ta' approċċ integrat, li jinkludi standards imtejba għat-tajers, il-promozzjoni ta' kemm huma konxji l-konsumaturi, inċentivi għas-sewqan ekoloġiku ([1]) u b'mod partikolari permezz ta' użu akbar tal-bijokarburanti. Iżda minħabba d-dubji dejjem jikbru dwar kemm hi possibbli u mixtieqa l-mira li jintużaw il-bijokarburanti fis-settur tat-trasport, il-Kumitat ma jqisx din l-alternattiva bħala waħda sodisfaċenti.

7.7 Għalhekk il-Kumitat jirrakkomanda li l-Kummissjoni tistabbilixxi minn issa iktar miri għall-industrija tal-karozzi biex tittejjeb il-prestazzjoni tal-vetturi fl-użu tal-karbonju fis-snin li ġejjin. Nemmnu li jekk jiġu stabbiliti minn issa miri dejjem aktar stretti għas-snin li ġejjin jingħata sinjal ċar lill-industrija Ewropea tal-istandards li ser ikunu japplikaw f'dawk is-snin, biex tkun tista' tadatta l-pjanijiet tal-produzzjoni tagħha kif xieraq.

7.8 Il-Kumitat jaħseb li jekk tinkiseb din il-mira, din tkun tirrappreżenta kontribut importanti mill-industrija motorizzata fil-ġlieda kontra l-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra mis-settur tat-trasport, minħabba li f'dak il-perjodu tirriżulta fi tnaqqis ta' 400 miljun tunnellata fl-emissjonijiet tas-CO_2.

7.9 Il-Kumitat jemmen li l-investiment sinifikanti fir-riċerka u fl-iżvilupp huwa fattur ewlieni biex jinkisbu kemm l-għanijiet attwali u kif ukoll dawk għall-futur aktar imbiegħed. Dan għandu jitfassal biex jorbot u jikkoordina ma' inizjattivi li jkunu għaddejjin fl-Istati Membri individwali, fl-universitajiet u fiċ-ċentri teknoloġiċi kollha ta' eċċellenza relatati mal-industrija u jinvolvi l-parteċipazzjoni diretta tal-manifatturi.

([1]) Opinjoni tal-KESE: ĠU C 44, 16.2.2008 (rapporteur: is-Sur Ranocchiari).

7.9.1 Il-KESE jiġbed l-attenzjoni tal-Kummissjoni u l-Istati Membri lejn il-ħtieġa li jiġu introdotti miżuri ta' appoġġ tad-dħul, anke permezz ta' inċentivi tat-taxxa, għal familji kbar li bil-fors ikollhom jużaw vetturi kbar. Għandha wkoll titqies is-sitwazzjoni fis-swieq tal-Lvant tal-Ewropa fejn il-ħajja medja tal-karozzi hija twila ħafna u fejn jinbiegħu aktar karozzi *second* u *third-hand* li jniġġsu iżjed l-arja. Għandhom jinstabu modi kif f'dawn il-pajjiżi jiġi inċentivat l-iskambju, permezz ta' miżuri speċifiċi. Huwa ċar li l-pajjiżi fejn id-dħul għal kull ras huwa inqas mhux ser ikunu jistgħu jgawdu minn tnaqqis ġenerali fl-emissjonijiet, għax in-nies mhux ser ikunu jistgħu jixtru l-vetturi l-ġodda, aktar effiċjenti, li x'aktarx li jkunu aktar għoljin.

7.10 Jidher biċ-ċar li filwaqt li matul is-snin li ġejjin jistgħu jinkisbu riżultati raġonevoli permezz tal-użu ta' teknoloġiji li diġà jeżistu, ser ikun hemm bżonn li fil-futur jiġi kkunsidrat "waqfa teknoloġika mit-teknoloġija preżenti" bl-introduzzjoni ta' teknoloġija aktar avvanzata.

7.11 Għal dan il-għan, il-Kumitat jaħseb li l-ħolqien ta' Inizjattiva Teknoloġika Konġunta (JTI) jista' jgħin sabiex tiġi mmobilizzata l-komunità xjentifika. Din tista' tkun ikkofinanzjata minn allokazzjoni mdaqqsa tal-baġit tal-UE, flimkien ma' finanzjament mill-manifatturi, kif ġie propost dan l-aħħar f'setturi importanti bħaċ-ċelloli tal-idroġenu u tal-karburant, l-aeronawtika u t-trasport bl-ajru, mediċini innovattivi, sistemi tal-IT u n-nanoelettronika.

7.12 Il-Kumitat jappoġġja l-introduzzjoni ta' pieni mill-2012 jekk ma jintlaħqux il-miri, kif stabbilit skont l-Artikolu 7 tar-Regolament, filwaqt li jaqbel ma' dan l-appoċċ dissważiv, iżda jaħseb li dawn il-pieni għandhom jinżammu għal attivitajiet relatati mal-industrija tal-vetturi li:

— jarmonizzaw l-inizjattivi kollha ta' riċerka u żvilupp;

— jinvestu fit-taħriġ vokazzjonali;

— jiffinanzjaw inċentivi għall-iskambju ta' vetturi eqdem, li jniġġsu aktar;

— iwettqu kampanji ta' informazzjoni li jħeġġu lill-konsumaturi biex meta jixtru vettura, jikkunsidraw l-emissjonijiet bħala kriterju importanti; u

— isostnu t-trasport pubbliku lokali.

7.13 Madankollu, il-Kumitat jidhirlu li dawn il-miżuri u n-natura progressiva ħafna tagħhom mhumiex kompatibbli mal-kapaċità tal-manifatturi tal-UE biex jadattaw il-katini ta' produzzjoni tagħhom skont il-limiti l-ġodda. Il-pieni, li probabbli jiġu inklużi fil-prezzijiet tal-konsumaturi, jidhru li huma għoljin mhux ħażin, u jistgħu jikkawżaw distorzjoni tal-kompetizzjoni u joħolqu sitwazzjoni ta' penalizzazzjoni għas-settur, meta mqabbel ma' setturi oħrajn. Ser ikun jeħtieġ li tinstab soluzzjoni li tarmonizza l-piż, billi tqis l-ispiża medja li ser ikollhom is-setturi l-oħrajn involuti fit-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2.

7.14 Il-Kumitat jipproponi li l-Kummissjoni tikkunsidra l-possibbiltà li tinbidel is-sistema attwali li tiddefinixxi l-valuri tal-limiti tal-emissjonijiet abbażi tal-massa tal-vettura ma' waħda bbażata fuq parametri oħra, bħall-ispazju okkupat mill-vettura (l-ispazju okkupat mill-vettura jiġi kkalkolat billi d-distanza bejn iċ-ċentru tar-roti ta' quddiem u ċ-ċentru tar-roti ta' wara tiġi mmultiplikata mad-distanza miċ-ċentru ta' rota waħda saċ-ċentru ta' rota oħra li tkun tinsab fin-naħa opposta tal-vettura).

7.15 L-inklinazzjoni tal-funzjoni lineari (jiġifieri l-perċentwali tal-inklinazzjoni) ser tinfluwenza l-mod kif il-piż jiġi kondiviż fost il-manifatturi u ċ-ċertezza tar-riżultat ambjentali. Iktar ma l-inklinazzjoni tkun qrib il-100, iktar ikun ħafif il-piż li jrid jinġarr mill-manifatturi ta' karozzi itqal. Viċiversa, iktar ma l-inklinazzjoni tkun qrib iż-żero, iktar ikun tqil il-piż sabiex jintlaħqu l-miri (inklinazzjoni ta' 80 % tippermetti eċċess ta' 6 g ta' emissjonijiet, inklinazzjoni ta' 20 % tippermetti biss eċċess ta' emissjonijiet ta' 1.5 g). Il-Kummissjoni indikat inklinazzjoni ta' 60 % (eċċess ta' 4.6 g). Il-Kumitat qed jitlob lill-Kummissjoni taħseb aktar dwar din il-proposta, sabiex tkun żgura li r-regolament ma jivvantaġġjax jew joħloq xkiel għal kwalunkwe impriżaEwropea.

7.16 Jekk il-Kummissjoni tiddeċiedi li żżomm l-approċċ ibbażat fuq il-massa, ma tantx ikun jagħmel sens li fl-2010 tiġi riveduta l-kurva, filwaqt li l-massa għandha tiġi kkunsidrata mill-2013.

7.17 Il-Kumitat jistieden lill-Kummissjoni sabiex tfassal malajr standards leġiżlattivi adegwati li jistgħu jillimitaw l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi għal merkanzija ħafifa, vetturi għal tagħbijiet tqal u vetturi b'żewġ roti, li għalihom jeħtieġ data verifikata li wieħed jista' joqgħod fuqha dwar l-emissjonijiet stess.

7.18 Minbarra l-kwistjoni kruċjali tal-ħarsien ambjentali, il-Kumitat jistieden lill-Kummissjoni biex tikkunsidra b'mod xieraq l-effetti potenzjali ta' dan il-proċess kumpless fuq it-13-il miljun ħaddiem li bħalissa huma impjegati fl-industrija motorizzata. Bil-prezzijiet taż-żejt dejjem jogħlew u konsumaturi li dejjem ser ikunu jridu jiffrankaw il-flus li jonfqu għall-karburant, bil-produzzjoni ta' karozzi iżgħar u aktar effiċjenti, il-produtturi tal-karozzi fl-UE jista' jkollhom vantaġġ kompetittiv li jiffavorixxi l-impjieg fl-UE.

7.19 Fl-opinjoni tal-Kumitat, hemm bżonn ta' miżuri xierqa u prattiċi sabiex issir riċerka dwar teknoloġiji innovattivi u effiċjenti ġodda sabiex titħares l-istruttura industrijali tal-manifatturi ewlenin ibbażati fl-Ewropa, sabiex iżommu jew saħansitra jżidu l-kompetittività tal-industrija Ewropea tal-karozzi u l-kwalità tal-impjiegi li tipprovdi.

7.20 Il-Kumitat jemmen li element importanti f'dan il-proċess huwa li l-limiti tal-emissjonijiet jiġu applikati b'mod sħiħ u strett għall-vetturi kollha mhux manifatturati fl-UE li jinbiegħu fl-Ewropa. Dawn il-limiti ser jiġu kkalkulati skont l-importazzjonijiet.

7.21 Il-Kumitat jaħseb li r-rapporti ta' progress li għandhom jitfasslu fl-2010, jirrappreżentaw opportunità ewlenija sabiex tiġi stmata l-istrateġija kollha. Għalhekk, jitlob li jkun involut f'dawn il-valutazzjonijiet perijodiċi bl-opportunità li jkun jista' jesprimi l-fehma tiegħu.

7.22 Il-KESE jaħseb li l-valutazzjoni tal-impatt mhix analizzata biżżejjed. L-opinjoni tal-Bord ta' Stima dwar l-Impatt talab li jiġu ċċarati ċerti punti kruċjali, minħabba l-importanza ta' din il-kwisjoni.

7.23 Ir-rakkomandazzjonijiet tal-Bord, stipulati fid-dokument SEC(2007) 1725, huma kif ġej: li jiġi ċċarat l-impatt fuq il-kompożizzjoni tal-flotta u l-effetti li dan jista' jħalli fuq il-ksib tal-miri, u li jiġu spjegati d-differenzi possibbli bejn ir-riżultati ta' TREMOVE ([2]) u l-analiżi *ex-ante*; li titwettaq analiżi dwar is-sensittività ta' ċerti varjanti bħall-prezzijiet tal-karburant jew żieda awtonoma fil-piż (AWI); li jiġi stmat l-impatt reġjonali, b'mod partikolari fir-rigward tal-impjiegi; u li jiġu kkunsidrati l-effetti fuq l-industrija tal-forrnituri tal-vetturi u fuq il-kompetittività fis-swieq esterni. Il-Kumitat jaqbel ma' dawn is-suġġerimenti u jittama li l-analiżi tal-impatt tkun kompluta kif xieraq.

7.24 Flimkien mal-miżuri proposti, il-Kumitat jenfasizza l-bżonn li jiżdiedu l-politiki mmirati sabiex inaqqsu t-talba tat-trasport, permezz ta' trasferiment akbar tat-trasport fit-triq għal metodi oħra li jiġġeneraw anqas emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra bħat-trasport tal-ferroviji, f'kanali tal-ilma interni jew it-trasport pubbliku.

7.25 Il-KESE ma jaqbilx mad-deroga temporanja proposta skont l-Artikolu 9 tar-Regolament. Kif miktuba bħalissa tmur kontra l-prinċipju li l-kumpaniji għandhom jiġu trattati bl-istess mod, u b'hekk tgħawweġ il-kompetizzjoni f'dan is-settur partikolari tas-suq fejn jidħlu prodotti simili b'karatteristiċi simili. Il-KESE jidhirlu li d-deroga għandha tingħata lill-manifatturi kollha (għandhomx rabta jew le ma' manifattur ieħor) li qed jikkompetu fl-istess settur tas-suq, li hu x'inhu l-każ huwa żgħir (0.2 %).

7.26 Il-KESE jirrakkomanda lill-Kummissjoni tistabbilixxi objettivi fuq perijodu fit-tul, skont il-parir tal-Parlament Ewropew: sa mill-2020 ser ikun jeħtieġ li jinstabu soluzzjonijiet aktar ċari, b'enfasi partikolari fuq kemm jistgħu jitwettqu fil-prattika. Huwa kruċjali li nkomplu nnaqqsu l-emissjonijiet, sabiex ngħaddu messaġġ ċar li beħsiebna nistinkaw f'din it-triq.

7.27 Il-KESE jirrakkomanda li jitfassal mudell sabiex jiġi kkalkulat is-CO_2 tal-emissjonijiet kollha marbutin mal-manifattura tal-karozzi. F'ċerti pajjiżi, pereżempju, ħafna partijiet tal-karozzi jinġiebu mill-bogħod ħafna, b'hekk dan iżid in-numru totali ta'emissjonijiet għal kull karozza li tiġi manifatturata, qabel ma biss il-karozzi jinżlu fit-triq. Il-marka tal-karbonju għandha titqies fejn jidħol iċ-ċiklu ta' ħajja sħiħ tal-vetturi, ikluż is-CO_2 meħtieġ għar-rimi.

7.28 F'diversi opinjonijiet reċenti, il-Kumitat ħeġġeġ lill-Kummissjoni sabiex tniedi dibattitu dwar l-istili ta' ħajja. Filwaqt li jaqbel mal-objettivi proposti, il-Kumitat jenfasizza li jekk il-livelli attwali ta' tkabbir ikomplu jiżdiedu b'rabta mal-għadd ta' vetturi privati, vetturi tat-trasport fit-triq u mezzi oħra ta' trasport li jiġġeneraw livelli għolja ta' emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra u NO_x, u jekk it-tbassir tal-Kummissjoni dwar it-tkabbir isir realtà, ikun impossibbli li jinkiseb l-għan li s-CO_2 jitnaqqas b'20 %, kif stabbilit fi proposti riċenti tal-Kummissjoni.

Brussell, is-17 ta' Settembru 2008

Il-President

tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew

Dimitris DIMITRIADIS

([2]) TREMOVE huwa mudell ta' stima ta' politika sabiex tiġi analizzata l-effikaċja ta' l-ispejjeż ta' miżuri tekniċi u mhux tekniċi mmirati lejn it-tnaqqis ta' emissjonijiet mis-settur tat-trasport kollu u lejn it-titjib tal-kwalità ta' l-arja, għal 21 pajjiż: l-UE-15, l-Iżvizzera, in-Norveġja, ir-Repubblika Ċeka, l-Ungerija, il-Polonja u s-Slovenja (l-erba' Stati Membri ġodda ntgħażlu abbażi tad-disponibbiltà tad-data).