Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "Il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi standards ta' rendiment fir-rigward tal-emissjonijiet tal-vetturi kummerċjali ħfief (LCVs) ġodda bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi għal użu ħafif"

COM(2009) 593 finali – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Relatur: **is-Sur RANOCCHIARI**

Nhar l-20 ta' Novembru 2009, il-Kunsill iddeċieda, b'konformità mal-Artikolu 251 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, li jikkonsulta lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar:

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi standards ta' rendiment fir-rigward tal-emissjonijiet tal-vetturi kummerċjali ħfief (LCVs) ġodda bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi għal użu ħafif

COM(2009) 593 finali – 2009/0173 (COD).

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' Ġunju 2010.

Matul l-464 sessjoni plenarja tiegħu li saret fl-14 u l-15 ta' Lulju 2010 (seduta tal-14 ta' Lulju), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b' vot unanimu.

1. **Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet**

1.1 Bħala parti mill-istrateġija Komunitarja għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 u wara l-adozzjoni tar-Regolament dwar karozzi tal-passiġġieri fl-2009, il-proposta li jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi kummerċjali ħfief hija miżuri komplementarja adatta. L-ebda inizjattiva appoġġata minn approċċ integrat ma tista' tiġi injorata fl-isforzi biex jitnaqqsu l-gassijiet b'effett ta' serra, billi dan huwa aspett ewlieni tal-ġlieda kontra t-tibdil fil-klima.

1.2 Il-proposta l-ġdida hija bbażata fuq ir-Regolament dwar il-karozzi tal-passiġġieri, fejn jiġu stabbiliti l-mekkaniżmi għal pieni, primjums, derogi, ekoinnovazzjonijiet, eċċ. għal dan il-qasam ukoll.

1.3 Il-KESE jibża' li dawn l-arranġamenti ma jqisux biżżejjed id-differenza sostanzjali bejn karozzi u vetturi kummerċjali ħfief: tal-ewwel huma prodotti għall-konsumatur u tat-tieni huma prodotti kapitali, bir-riżultat li hemm differenza ċara fir-rwol u d-daqs tal-ispejjeż operattivi tagħhom. Barra minn hekk, f'xi aspett tagħha l-proposta dwar il-vetturi kummerċjali ħfief hija iktar ambizzjuża mir-Regolament dwar il-karozzi tal-passiġġieri, fir-rigward ta' perijodi ta' żmien, spejjeż, eċċ. Il-KESE jemmen li meta wieħed iqis il-ħin ta' preparazzjoni (lead time) [1] għal vetturi kummerċjali, li huwa mill-inqas sentejn iktar minn dak għal karozzi tal-passiġġieri, il-proposta għandha tiġi riveduta, mhux l-inqas fid-dawl tal-kriżi serja li qed tolqot is-settur, li kellha impatt kummerċjali sinifikanti u qed tkompli jkollha impatt.

1.4 Barra minn hekk, hemm il-biża' li effett wisq qawwi fuq l-ispejjeż industrijali, u għaldaqstant, fuq il-prezzijiet, jista' jdgħajjef dejjem iżjed suq li diġà jinsab fi kriżi gravi, u b'hekk jintilfu iktar impjiegi u jitnaqqas iktar il-pass tat-tiġdid tal-flotta, u b'hekk l-isforzi biex jitnaqqsu l-emissjonijiet.

1.5 Għaldaqstant il-KESE jappella biex jiġu kkunsidrati r-rakkomandazzjonijiet tal-Kunsill Kompetittività ta' Mejju 2009, li enfasizzaw: "meta wieħed iqis is-sitwazzjoni ekonomika attwali fis-settur, iridu jiġu evitati aktar piżijiet għall-industrija, jekk dan huwa possibbli", b'kull deċiżjoni ppreċeduta minn evalwazzjonijiet tal-impatt li jitwettqu bir-reqqa.

1.6 Il-KESE jfakkar li l-proposta hija bbażata fuq l-evalwazzjoni tal-impatt li saret qabel il-kriżi ekonomika u jappella lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill biex jitolbu li tiġi aġġornata l-evalwazzjoni, imsejsa, mhux l-inqas, fuq monitoraġġ bir-reqqa tal-emissjonijiet wara d-dħul fis-seħħ tal-Euro 5.

1.7 Fid-dawl ta' dan kollu li ssemma hawn fuq, il-KESE, waqt li jikkonferma l-ħtieġa li jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO_2, jappella biex jiġu riveduti l-limiti ta' żmien stipulati fir-Regolament, biex il-fażijiet ta' bidla gradwali jkunu konformi mal-ħin ta' preparazzjoni għas-settur (tnedija fl-2015 u tlestija matul l-2018), b'evalwazzjoni tal-impatt iktar preċisa u aggornata, inkluż fir-rigward tal-objettivi għall-perijodu fit-tul lil hinn mill-2020, li huwa stmat, jista' jasal b'mod gradwali għal 150-160g/km mill-mod kif qed tipproggressa t-teknoloġija, filwaqt li tibqa' l-ħtieġa ta' reviżjoni fi żmien adegwat.

[1] Il-ħin neċessarju għall-industrija sabiex timplimenta kwalunkwe rekwiżit gdid li jġib miegħu bidliet strutturali fil-vettura.

2. **Daħla**

2.1 Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni COM(2007) 19 finali ta' Frar 2007 – Ir-riżultati tar-reviżjoni tal-Istrateġija Komunitarja sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri u vetturi kummerċjali ħfief – ħabbret li l-Kummissjoni kienet se tipproponi qafas leġislattiv sabiex tintlaħaq il-mira Komunitarja ta' 120 g CO_2/km. Ir-Regolament ta' Diċembru 2008 dwar l-emissjonijiet tas-CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri, li għandu l-għan li jnaqqas l-emissjonijiet minn dawn il-vetturi għal medja ta' 130 g/km, jagħmel parti ewlenija mill-istrateġija tal-Komunità. Il-leġislazzjoni li sservi ta' bażi għall-istrateġija tistipola għadd ta' miżuri komplementari għal tnaqqis addizzjonali ta' 10 g/km tal-emissjonijiet tas-CO_2 (approċċ integrat); dawn il-miżuri jinkludu l-proposta l-ġdida sabiex l-emissjonijiet tas-CO_2 jiġu limitati minn vetturi kummerċjali ħfief.

2.2 L-Unjoni Ewropea impenjat ruħha għal tnaqqis ta' 20 %, jew 30 % jekk isir ftehim ġenerali internazzjonali, fl-emissjonijiet totali ta' gassijiet b'effett ta' serra sal-2020. Huwa ċar li s-setturi kollha jridu jikkontribwixxu għal dan it-tnaqqis. Skont il-Kummissjoni, l-emissjonijiet minn vetturi kummerċjali ħfief jirrappreżentaw madwar 1,5 % tal-emissjonijiet totali ta' CO_2 fl-Unjoni Ewropea.

2.3 Il-proposta l-ġdida tiġi wara żewġ Komunikazzjonijiet mill-Kummissjoni li nħarġu fi Frar 2007 – COM(2007) 19, imsemmija hawn fuq, u COM(2007) 22 dwar "Qafas Regolatorju Kompetittiv tal-Karozzi għas-Seklu 21" – u s-sejħa mill-Kunsill dwar l-Ambjent ta' Ġunju 2007 sabiex titfassal proposta għat-titjib tal-effiċjenza fl-użu tal-enerġija tal-vetturi kummerċjali ħfief.

3. **Il-Proposta għal Regolament**

3.1 Nhar it-28 ta' Ottubru 2009 l-Kummissjoni adottat Proposta għal Regolament sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi kummerċjali ħfief.

3.2 Kif issemma fid-Daħla, ir-Regolament il-ġdid jikkomplementa r-Regolament 443/2009 (emissjonijiet ta' CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri) bħala parti minn approċċ integrat sabiex tintlaħaq il-mira tal-UE ta' 120 g CO_2/km għall-vetturi ħfief ġodda kollha. Għas-sena li tibda fl-1 ta' Jannar 2014, u għal kull sena suċċessiva, kull manifattur ta' vetturi kummerċjali ħfief (LCV) għandu jiżgura li l-emissjonijiet speċifiċi medji ta' CO_2 mill-vetturi tagħhom ma jaqbżux il-mira stipulata fir-Regolament.

B'mod partikulari:

3.2.1 Ambitu

L-ambitu tal-proposta huwa limitat għal vetturi tal-kategorija N1. Il-Kummissjoni ser tiddeċiedi jekk għandha testendi din l-applikazzjoni għal vetturi N2 u M2 ([2]) biss wara r-reviżjoni tal-2013, fuq il-bażi tal-proċedura ta' komitoloġija.

3.2.2 Mira fuq medda qasira ta' żmien

Il-mira tal-proposta hija li jitnaqqsu l-emmissjonijiet medji ta' CO_2 minn vetturi ġodda għal 175 g CO_2/km mill-2014, b'fażi ta' adattament gradwali sal-1 ta' Jannar 2016. (Din il-mira tapplika għal 75 % tal-vetturi fl-2014, 80 % fl-2015 u 100 % mill-2016).

3.2.3 Parametru ta' utilità

Il-proposta tqis bħala l-parametru ta' utilità l-massa tal-vettura meta qed taħdem tajjeb (il-bażi tal-kalkolu għall-kejl tal-emissjonijiet). Madankollu, l-Artikolu 12 jistipola li l-Kummissjoni trid tevalwa jekk jistgħux jintużaw parametri alternattivi ("daqs tal-pass" (footprint), tagħbija li tinġarr (payload)) ([3]) fl-2014.

3.2.4 Sistema ta' pieni

Il-proposta tistipola li:

a) il-piena (primjum) għandha tiġi kkalkolata billi l-grammi CO_2/km eċċessivi jiġu mmultiplikati bl-għadd ta' vetturi ġodda li ġew irreġistrati dik is-sena;

b) għal perijodu ta' transizzjoni (sa u inkluż l-2018), issir dispożizzjoni għal arranġament flessibbli, fejn l-unità tal-piena tiżdied skont b'kemm eċċediet il-mira: jiġifieri EUR 5 għall-ewwel gramma li teċċedi l-mira, EUR 15 għat-tieni, EUR 25 għat-tielet u EUR 120 għal kull gramma iktar;

c) wara l-perijodu ta' transizzjoni (wara l-2018), l-unità tal-piena mhux ħa tibqa' tiġi kkalkulata fuq il-bażi ta' b'kemm eċċediet il-mira, iżda tkun fissa fuq EUR 120 għal kull gramma 'l fuq mil-limitu.

3.2.5 Superkrediti

Meta jiġu kkalkolati l-emissjonijiet speċifiċi medji ta' CO_2, jiġu stipolati premji għal dawk il-manifatturi ta' vetturi bi prestazzjoni eċċezzjonali. Kull vetturi kummerċjali ħafifa ġdida b'emissjonijiet speċifiċi ta' CO_2 ta' inqas minn 50 g CO_2/km ser tiġi meqjusa bħala 2.5 LCVs fl-2014; 1.5 LCVs fl-2015 u LCV waħda mill-2016.

3.2.6 Derogi għal ċerti manifatturi

Manifattur b'inqas minn 22 000 vettura kummerċjali ħafifa ġdida rreġistrata fil-Komunità f'kull sena kalendarja jista' japplika għal deroga mill-mira ta' emissjonijiet speċifiċi (ara l-punt 3.2) jekk:

a) ma jagħmilx parti minn grupp ta' manifatturi relatati; jew

([2]) N1 = vetturi magħmula għat-trasport ta' oġġetti u li għandhom massa massima ta' mhux aktar minn 3.5 tunnellata; N2 = vetturi magħmula għat-trasport ta' oġġetti u b'massa massima mhux iktar minn 12-il tunnellata; M2 = vetturi magħmula għat-trasport tal-passiġġieri, iktar minn tmien passiġġieri, massa massima ta' mhux iktar minn 5 tunnellati

([3]) Tagħbija li tinġarr (payload): it-tagħbija li tinġarr ta' vettura hija differenza bejn il-massa massima teknikament permissibbli skont l-Anness III għad-Direttiva 2007/46/KE u l-massa tal-vettura. Id-daqs tal-pass tal-vettura għandha tiġi kkalkulata permezz tal-multiplikazzjoni tat-tul bejn rota u oħra (wheelbase) mal-wisa' bejn rota u oħra (track width).

b) jagħmel parti minn grupp ta' manifatturi konnessi ma' xulxin li huwa responsabbli fit-total għal inqas minn 22 000 vettura kummerċjali ħafifa ġdida rreġistrata fil-Komunità kull sena kalendarja; jew

c) jagħmel parti minn grupp ta' manifatturi konnessi ma' xulxin iżda joperaw il-faċilitajiet ta' produzzjoni u ċ-ċentru għad-disinn tagħhom stess.

3.2.7 L-ekoinnovazzjoni

Meta fornitur jew maniffatur iressaq applikazzjoni, il-Kummissjoni trid tikkunsidra, skont proċeduri li għad iridu jiġu ddefiniti, it-tifdil ta' CO_2 permezz tal-użu ta' teknoloġiji innovattivi, barra miċ-ċiklu normali ta' testijiet għall-kejl tas-CO_2. Il-kontribut totali ta' dawk it-teknoloġiji għat-tnaqqis tal-mira ta' emissjonijiet speċifiċi ta' manifattur jista' jasal sa 7 g CO_2/km.

3.2.8 Għaqdiet

Manifatturi ta' vetturi kummerċjali ħfief ġodda, barra minn dawk li ngħataw id-deroga msemmija fil-punt 3.2.6 ta' din l-Opinjoni, jistgħu jifformaw għaqda (pool) għall-finijiet li jissodisfaw l-obbligi tagħhom.

3.2.9 Vetturi mhux kompleti (jew "multistage") [4]

Il-proposta tar-regolament tipprevedi li l-emissjonijiet speċifiċi ta' "vettura kompletata" għandhom jiġu stabbiliti fuq livell indaqs mal-ogħla valur ta' dawk ta' "vettura lesta" li huma tal-istess tip bħall-vettura bażi li fuqha hija bbażata l-vettura kompletata.

3.2.10 Objettiv għall-perijodu fit-tul

Sal-1 ta' Jannar 2013 il-Kummissjoni għandha tlesti reviżjoni tal-miri ta' emissjonijiet speċifiċi, bil-għan li jiġu definiti l-modalitajiet sabiex sas-sena 2020 tintlaħaq il-mira fit-tul ta' 135 g CO_2/km.

4. **Kummenti ġenerali**

4.1 Bħal f'opinjonijiet preċedenti dwar proposti leġislattivi tal-Kummissjoni dwar it-tnaqqis ta' emissjonijiet tas-CO_2, il-KESE jikkonferma l-appoġġ tiegħu għall-inizjattivi kollha tal-Komunità li għandhom l-għan li jilħqu miri speċifiċi fit-tnaqqis tal-gassijiet b'effett ta' serra, billi din hija parti ewlenija fil-ġlieda kontra t-tibdil fil-klima. Għal dan il-għan, l-ebda miżura raġonevoli sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet tal-vetturi kummerċjali ħfief ma tista' tiġi injorata, billi dawn il-vetturi jifformaw iktar minn 10 % tal-flotta.

4.2 Barra minn hekk, l-istrument magħżul – "regolament" – huwa l-iktar adatt biex tiġi żgurata konformità immedjata mad-dispożizzjonijiet adottati, u jevita distorsjonijiet tal-kompetizzjoni li jistgħu jkollhom implikazzjonijiet għas-suq intern.

4.3 Madankollu, il-KESE huwa tal-fehma li l-proposta, li hija bbażata fuq ir-Regolament dwar il-karozzi tal-passiġġieri, jissottovaluta d-differenzi bejn il-karozzi tal-passiġġieri u l-vetturi kummerċjali ħfief, li l-iktar importanti minnhom huma:

— ċiklu ta' żvilupp u produzzjoni itwal minn dak għall-karozzi tal-passiġġieri;

— ir-rwol ta' dawn il-vetturi, li jintużaw għal attività kummerċjali fejn l-effiċjenza u s-saħħa tal-makna u l-konsum tal-karburant ta' sikwit huma l-ispejjeż operattivi l-iktar importanti. M'hijiex koinċidenza li 97 % tal-flotta tal-vetturi kummerċjali ħfief għandhom makni diżil;

— il-profil tax-xerrejja, fejn iktar minn 90 % huma impriżi żgħar u mikro tas-snajja' huma sensittivi ħafna għal kull tibdil fil-prezz.

4.4 Il-KESE jixtieq jirrimarka wkoll dwar il-kumplessità ta' din ir-reviżjoni, li għandu jkollha l-għan li twassal għal aktar tnaqqis fl-emissjonijiet ta' CO_2 mingħajr ma tipperikola l-kompetittività tas-settur tal-vetturi, li qed jopera f'suq dinji kompetittiv ħafna u li qed jgħaddi minn kriżi enormi. Il-bejgħ totali ta' vetturi kummerċjali ħfief fl-2009 niżel b'iktar minn 30 % meta mqabbel mal-2008, speċifikament 30 % fil-punent tal-Ewropa (l-Italja -23,4 %, il-Ġermanja -24,7 %, Spanja -38,8 %, Franza -21,3 %, ir-Renju Unit -37,1 %) u -49 % fl-Istati Membri l-ġodda (jiġifieri -28,0 % fil-Polonja u -67,0 % fir-Repubblika Ċeka).

4.5 Il-KESE ma jistax jinjora t-tħassib li ssemma dwar l-impatt potenzjalment eċċessiv fuq l-ispejjeż industrijali, u għaldaqstant fuq il-prezzijiet tal-vetturi, bil-periklu ta' tnaqqis fil-produzzjoni u b'hekk it-telfien ta' impjiegi, barra minn inqas xerrejja, u tnaqqis fil-pass tat-tiġdid tal-flotta b'vetturi li jniġġsu inqas.

4.6 Naturalment, il-KESE ma jikkontestax id-deċiżjoni li jiġu stipulati standards għall-emissjonijiet tas-CO_2 għall-vetturi kummerċjali ħfief, mhux l-inqas sabiex jiġi evitat ir-riskju li s-suq jikkategorizza b'mod ufficiali il-vetturi ta' daqs ikbar bħala vetturi kummerċjali ħfief sabiex jiggwadanja taxxa iktar baxxa fuq il-vetturi u benefiċċji potenzjali oħrajn. Li hu inkwetanti hawnhekk huwa l-fattibilità prattika tal-proposta li, minn naħa, hija msejsa fuq evalwazzjonijiet li jmorru lura għall-2007, fi kliem ieħor qabel il-kriżi li laqtet u qed tkompli taffettwa s-settur b'mod gravi, u min-naħa l-oħra, tonqos milli tistipula limiti ta' żmien suffiċjenti għall-implimentazzjoni.

(4) Vetturi "multistage" huma vetturi li jinbiegħu mill-manifattur fil-forma ta' kabina+xażi biss (il-vettura bażika) u mbagħad jiġu kkompletati minn oħrajn sabiex ikunu adatti għall-użu maħsub għalihom (li jista'jvarja b'mod konsiderevoli). Vetturi "multistage" jirrappreżentaw madwar 15 % tas-suq. Dawn il-vetturi jistgħu jiġu approvati skont it-tip f'kull stadju suċċessiv taħt id-Direttiva 2007/46/KE li tiddistingwi bejn il-"vettura bażi" (approvat skont it-tip fl-ewwel stadju ta' proċess ta' approvazzjoni tat-tip f'ħafna fażijiet (multistage)), "vettura kompletata" (approvazzjoni tat-tip fl-aħħar tal-proċess ta' approvazzjoni tat-tip f'ħafna fażijiet) u "vetturi lesti" (approvazzjoni tat-tiġ permezz ta' proċess sempliċi ta' approvazzjoni tat-tip).

4.7 Fil-fatt, il-proposta attwali tagħmel bidla fl-approċċ addottat preċedentement fir-rigward tal-objettivi: mhux iktar 175g CO_2/km sal-2012 u 160g CO_2 fl-2015, iżda, kif ġie msemmi hawn fuq, 175g CO_2 sal-1 ta' Jannar 2016, b'fażi ta' adattament graduali mill-2014, u fl-aħħar nett 135g CO_2 sal-2020. Din ir-reviżjoni, kif se naraw iktar 'il quddiem, sfortunatament mhijiex biżżejjed billi ma tqisx il-ħin ta' preparazzjoni tas-settur u l-ebda industrija ma tniedi programm ta' investimenti li jiswa ħafna jekk ma tkunx ċerta dwar il-qafas regolatorju li ser jiġi adottat.

4.8 B'rabta ma' dan, il-KESE jisħaq fuq il-konklużjonijiet tal-Kunsill tal-Kompetittività dwar l-industrija tal-karozzi, adottati fid-29 ta' Mejju 2009 li jappella biex jiġu evitati regoli ġodda li jistgħu jwasslu għal spejjeż eċċessivi għan-negozji fis-setturi kollha ta' produzzjoni. Fir-rigward tas-settur awtomobilistiku, b'mod partikolari, il-Kunsill għaraf li "meta wieħed iqis is-sitwazzjoni ekonomika attwali fis-settur, iridu jiġu evitati aktar piżijiet għall-industrija, jekk dan huwa possibbli. Miżuri leġislattivi ġodda jridu jittieħdu b'kawtela kbira u għandhom jiġu ppreċeduti minn evalwazzjonijiet tal-impatt li jsiru bir-reqqa u li jirrispettaw il-kundizzjonijiet attwali".

4.9 Barra minn hekk, il-KESE jinnota li l-Kummissjoni ma kkunsidratx leġislazzjoni parallela u "rivali" li jfisser li ħa jkun iktar diffiċli biex il-mira ddikjarata tintlaħaq. Fil-fatt, l-evalwazzjoni tal-impatt imwettqa ma kkunsidratx il-fatt li t-tnaqqis ta' emissjonijiet mill-pajp tal-egżost minn vetturi neċessarju għal diżil Euro 5 u 6 f'termini ta' nitroġeni ossidi (NO_x) u partikolati (PM) għandu impatt negattiv fuq l-effiċjenza fl-użu tal-karburant.

4.10 Fl-aħħar nett, il-KESE jfakkar li s'issa m'hijiex stabbilita sistema uffiċjali għall-monitoraġġ tal-emissjonijiet tal-vetturi kummerċjali ħfief, u għaldhekk m'hemmx data uffiċjali dwar is-suġġett. Il-periklu huwa li jiġu imposti piżijiet prattiċi fuq l-industrija u setturi relatati mingħajr ma jkun hemm informazzjoni adegwata.

4.11 Fid-dawl ta' dan, il-KESE jappella lill-istituzzjonijiet Ewropej – kif kien diġà għamel fl-opinjoni dwar ir-regolazzjoni tal-emissjonijiet tas-CO_2 mill-karozzi tal-passiġġieri ([5]) – biex jirrivedu l-limiti ta' żmien stipulati fir-Regolament, biex b'hekk il-perijodu ta' adattament gradwali jkun konformi mal-ħin ta' preparazzjoni għas-settur, sabiex jibda fl-2015 u jitlesta f'erba' fażijiet, fil-każ ta' karozzi tal-passiġġieri, sal-2018.

4.12 Objettiv wieħed, li għadu ambizzjuż iżda iktar realistiku mill-2020, jista' jkun ta' 150-160g/ CO_2/km, b'fażi ta' adattament graduali li tqis il-monitoraġġ tad-data li tkun saret disponibbli sa dak iż-żmien. Il-KESE jappella biex titnieda riflessjoni fl-PE u l-Kunsill li twassal għar-reviżjoni tal-proposta inizjali dwar dan il-punt ukoll.

5. Kummenti speċifiċi

5.1 Il-KESE jirrimarka li l-proposta hija iktar ċara mir-Regolament 443/2009 dwar il-karozzi tal-passiġġieri, fis-sens li:

5.1.1 Il-limiti ta' żmien fil-fatt huma iqsar. L-adattament gradwali tal-miri huwa ppjanat li jibda madwar erba' snin wara li l-Kummissjoni tkun adottat il-proposta. Dan huwa konformi mar-Regolament 443/2009, li ġie adottat mill-Kummissjoni fi tmiem l-2007 u ppubblikat f'nofs l-2009. Madankollu, kif jaf kulħadd, il-vetturi kummerċjali għandhom ċikli itwal ta' disinn u produzzjoni milli għandhom il-karozzi (7-10 karozzi meta mqabbel ma' 5-7), u għaldaqstant jesiġu aktar żmien milli huwa pprovdut fir-Regolament 443/2009. Barra minn hekk, il-perijodi ta' żmien għall-adattament gradwali għal-LCVs huma iqsar milli għall-karozzi tal-passiġġieri, u l-perċentwal ta' vetturi affettwati fil-bidu huwa ogħla (75 % għal-LCVs, 65 % għall-karozzi tal-passiġġieri);

5.1.2 L-ispejjeż huma ogħla. Ħafna mill-vetturi kummerċjali jimxu fuq id-diżil (madwar 97 %); il-potenzjal għal titjib huwa iżgħar, u b'hekk l-ispejjeż għat-tnaqqis ser ikunu ogħla. Għaldaqstant, l-impatt mistenni fuq il-prezzijiet huwa ikbar (bejn 8 % u 10 %, meta mqabbel ma' 6 % għall-karozzi tal-passiġġieri), kif inhi l-ispiża għat-tnaqqis fl-emissjonijiet marġinali (madwar EUR 160 kontra varjazzjoni wiesgħa bejn EUR 25 u EUR 150 għal kull karozza).

5.2 Il-KESE jinnota li l-proposta tuża l-massa tal-vettura li qed taħdem tajjeb bħala l-parametru ta' utilità iżda tiddikjara wkoll fl-Artikolu 12 li l-Kummissjoni għandha tevalwa jekk għandhomx jitużaw parametri alternattivi (daqs tal-pass, tagħbija li tinġarr) fl-2014. Il-KESE jappella biex il-Parlament Ewropew u l-Kunsill jiddiskutu jekk ikunx xieraq li jevalwaw fl-immedjat parametri differenti li jistgħu jqisu aktar ir-rwol tal-vetturi kummerċjali. Pereżempju, il-KESE jħoss li l-massa grossa tal-vetturi speċifikata fiċ-ċertifikat tar-reġistrazzjoni tkun parametru iktar adatt għal dan il-għan, billi jippermetti li titqies ukoll il-kapaċità tat-tagħbija.

5.3 Il-pieni għal vetturi kummerċjali ħfief huma ikbar milli għal karozzi tal-passiġġieri: l-unità bażika ta' piena hija ferm ogħla (EUR 120 minflok EUR 95). Il-KESE jenfasizza l-ħtieġa li tithares il-kompetittività tas-settur u jikkonkludi li livell ta' pieni għal vetturi kummerċjali li huwa simili għal dak għal karozzi tal-passiġġieri jkun biżżejjed biex tiġi żgurata l-konformità mar-regola, kif turi l-evalwazzjoni tal-impatt. Fil-fatt, mhuwiex ċar għalfejn volum partikulari ta' CO_2 li joħroġ minn vettura kummerċjali għandu jkun penalizzat iktar mill-istess volum ta' CO_2 li joħroġ minn karozza tal-passiġġieri.

5.4 Il-proposta tiddikjara li l-użu ta' teknoloġiji innovattivi jista' jgħin biex jitnaqqsu l-miri ta' emissjonijiet speċifiċi għal manifatturi sa massimu ta' 7 g CO_2/km. Il-KESE japprova l-introduzzjoni ta' dawn it-teknoloġiji li joffru opportunitajiet ta' impjieg u żvilupp anke fis-settur tal-ispareparts.

([5]) Regolament (KE) Nru 443/2009 tat-23 ta' April 2009 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 (ĠU L 140, 5.6.2009, p. 1) – Opinioni tal-KESE: ĠU C 77, 31.3.2009, p.1.

5.5 Fir-rigward tas-"superkrediti" għal vetturi partikularment effiċjenti, il-KESE jinnota li s-superkrediti pprovduti huma inqas ġeneruži minn dawk li hemm dispożizzjoni għalihom fir-Regolament 443/2009, peress li l-limitu fuq l-emissjonijiet stipolat għal vetturi li aktarx ser ikunu eliġibbli għal superkrediti (<50 g CO_2/km) huwa l-istess bħal dak għal karozzi tal-passiġġieri. Madankollu, l-emissjonijiet medji (u l-miri) tal-vetturi kummerċjali ħfief huma ferm ogħla milli għall-karozzi tal-passiġġieri u l-Kummissjoni għandha tistabbilixxi ċifri li huma eqreb lejn ir-realtà, li jvarjaw skont il-massa tat-tliet klassijiet ta' vetturi kummerċjali ħfief N1 [6].

5.5.1 Hawnhekk ukoll, il-KESE huwa tal-opinjoni li kien ikun aħjar li l-evalwazzjoni tal-impatt kienet iktar iddettaljata. Iħoss li jkun nuqqas ta' preċiżjoni metodoloġika li tiġi stabbilita ċifra assoluta (50 g CO_2/km) meta l-funzjoni ta' xaži f'vettura kummerċjali tista' tinbidel kompletament, skont il-konfigurazzjoni u l-piż li qed jiġi ttrasportat, mingħajr ma wieħed iqis il-fatt li ċifra daqstant baxxa fil-prattika ma tistax tintlaħaq bil-magni ta' kombustjoni interna attwali iżda tesiġi "qabża teknoloġika mill-preżenent" [7] li bħalissa mhijiex possibbli.

5.6 Il-mira fit-tul ta' 135 g CO_2/km sal-2020 hija soġġetta għar-riżultat ta' evalwazzjoni tal-impatt aġġornata li ser tivverifika l-fattibilità tal-mira matul ir-reviżjoni tal-2013. Il-KESE jaqbel dwar il-ħtieġa li jiġu stipulati objettivi fuq perijodu fit-tul għall-vetturi kummerċjali ħfief ukoll, iżda ċ-ċifra proposta tidher, anke f'dan l-istadju, li mhux se tintlaħaq fil-limiti ta' żmien speċifikati: il-progress teknoloġiku mistenni fis-snin li ġejjin mhux se jkun kbir daqs kemm ġie mbassar u għaldaqstant, għal darb' oħra l-ħin ta' preparazzjoni għas-settur u l-impatt ta' fatturi esterni li għandhom ikunu parti mill-approċċ integrat ġew injorati.

5.7 Il-KESE jemmen li l-kummenti t'hawn fuq huma kkonfermati mill-fatt li l-evalwazzjoni tal-impatt eżistenti m'hijiex biżżejjed, għar-raġunijiet li ġejjin:

5.7.1 Il-proposta ma tispeċifikax kif ġiet stabbilita l-mira ta' 135 g CO_2/km u ma tipprovdix evalwazzjoni tan-nefqa għal dan il-livell tal-mira. L-impatt fuq il-prezzijiet huwa speċifikat biss għal 160, 150, 140 and 125 g CO_2/km. Dan tal-aħħar twarrab għax iqum wisq (jgħolli l-prezz b'EUR 4 000, madwar 20 %). Għaldaqstant, tista' tkun mistennija żjieda fl-ispejjez ta' bejn il-15 % u l-20 % fil-prezz sabiex tintlaħaq il-mira ta' 135 g CO_2;

5.7.2 Ma tqisx il-fatt li ż-żjieda fil-prezz tista' tnaqqas il-pass taċ-ċiklu tar-rinovazzjoni tal-flotta u għaldaqstant twassal għal żjieda fl-emissjonijiet ġenerali (emissjonijiet medji inqas minn vetturi ġodda iżda emissjonijiet ġenerali ogħla mill-flotta attwali).

5.8 Il-KESE jappoġġja l-inklużjoni ta' derogi għal manifatturi żgħar u speċjalizzati, billi ċirkostanzi partikulari jesiġu arranġamenti flessibbli.

5.9 Fir-rigward ta' vetturi mhux lesti, il-KESE jibża' li s-sistema proposta mhux se tkun kapaċi tieħu ħsieb il-problema, meta wieħed iqis in-nuqqas ta' data adegwata. Għaldaqstant, il-KESE jilqa' l-inizjattiva tal-Presidenza Spanjola, li flimkien mal-Istati Membri u l-Kummissjoni, qed tirrivedi l-kwistjoni. Fir-reviżjoni li għaddejja bħalissa ser isiru emendi fit-test finali li huma iktar konformi mal-qagħda reali tas-settur. Madankollu, huwa importanti li tiġi stabbilita mingħajr dewmien sistema uffiċjali ta' monitoraġġ tad-data dwar l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi "multistage".

5.10 Il-KESE jilqa' d-deċiżjoni biex jiġi llimitat l-ambitu għall-vetturi N1, b'vetturi N2 u M2 inklużi biss wara li tkun disponibbli data dwar l-emissjonijiet wara li ssir evalwazzjoni tal-impatt speċifika [8]. Madankollu, jenfasizza l-bżonn li jitqiesu fil-fond il-karatteristiċi ta' dawn il-vetturi. B'mod partikulari, il-vetturi M2 għandhom ikunu esklużi minn issa, meta wieħed iqis in-natura partikulari tagħhom bħala vetturi speċjalizzati.

Brussell, 14 ta' Lulju 2010.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Mario SEPI

---

(6) Klassi I: massa massima ta' 1 305 kg u kapaċità ta' tagħbija ta' 2,5 m^3, Klassi II: massa massima ta' 1 760 kg u tagħbija ta' 6 m^3; Klassi III: > 1 760 kg u kapaċità ta' tagħbija ta' 17m^3.

(7) Ara l-opinjoni tal-KESE ċitata fin-nota nru 5.

(8) Il-kejl tal-emissjonijiet ta' CO_2 minn vetturi N2 u M2 ġie introdott mir-Regolament Euro 5 & 6 għal reġistrazzjonijiet ġodda minn Jannar 2011 u Settembru 2015 rispettivament. Għal vetturi approvati bit-tip skont ir-Regolament dwar vetturi tat-tip "heavy duty", l-emissjonijiet ta' CO_2 jistgħu ma jkunux disponibbli sakemm l-emissjonijiet Euro VI isiru obbligatorji (31.12.2013).