

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în cadrul abordării integrate a Comisiei în vederea reducerii emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare

COM(2009) 593 final – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Raportor: **dl Virgilio RANOCCHIARI**

La 20 noiembrie 2009, în conformitate cu articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul Uniunii Europene a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în cadrul abordării integrate a Comisiei în vederea reducerii emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare

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

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 15 iunie 2010.

În cea de-a 464-a sesiune plenară, care a avut loc la 14 și 15 iulie 2010 (ședința din 14 iulie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz în unanimitate.

1. Concluzii și recomandări

1.1 În contextul strategiei comunitare de reducere a emisiilor de CO₂ și după aprobarea în 2009 a regulamentului privind autoturismele, propunerea de regulament privind reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare noi constituie o măsură complementară adecvată. Dacă este susținută de o abordare integrată corespunzătoare, nicio inițiativă de reducere a gazelor cu efect de seră, aspect esențial al luptei împotriva schimbărilor climatice, nu trebuie trecută cu vederea.

1.2 Noua propunere reia modelul utilizat pentru regulamentul anterior referitor la autoturisme, prevăzând și în acest caz mecanisme de sancționare, premii, derogări, inovații ecologice etc.

1.3 CESE își exprimă însă temerea că, în acest fel, nu se acordă atenția cuvenită diferenței considerabile dintre autoturisme și vehiculele utilitare ușoare (VUU): cele dintâi sunt bunuri de consum, iar cele din urmă – mijloace de producție, cu evidente consecințe în ceea ce privește utilizarea și importanța costurilor de funcționare. În plus, propunerea privind VUU este, sub unele aspecte, mai ambițioasă decât regulamentul privind autoturismele în ceea ce privește orizontul de timp, sancțiunile, costurile etc. CESE consideră că, având în vedere termenul de aplicare în cazul vehiculelor utilitare (*lead time*)⁽¹⁾, mai lung cu cel puțin doi ani decât în cazul automobilelor, propunerea ar trebui revizuită din perspectiva crizei grave prin care trece sectorul, criză care a avut și continuă să aibă repercusiuni comerciale semnificative.

(¹) Timp necesar pentru ca industria să pună în aplicare orice nouă cerință care presupune intervenții structurale asupra vehiculului.

1.4 În plus, CESE nutrește temerea că un impact prea puternic asupra costurilor industriale și, implicit, asupra prețurilor poate afecta și mai mult o piață aflată deja în criză profundă, având drept consecință o scădere a nivelului de ocupare a forței de muncă, urmată de o întârziere a reînnoirii parcului circulant și, totodată, a reducerii emisiilor.

1.5 Prin urmare, CESE recomandă să se țină seama de recomandările formulate de Consiliul Competitivitate din mai 2009: „având în vedere situația economică actuală în acest sector, ar trebui să se evite, pe cât posibil, crearea unor sarcini suplimentare pentru industrie, prin realizarea unor studii de impact aprofundate înainte de adoptarea unei decizii”.

1.6 CESE amintește că propunerea se bazează pe un studiu de impact realizat înainte de criză și invită Parlamentul European și Consiliul să solicite o actualizare a studiului, inclusiv pe baza monitorizării stricte a emisiilor, după intrarea în vigoare a Euro 5.

1.7 Din perspectiva celor de mai sus, CESE confirmă necesitatea reducerii emisiilor de CO₂, însă recomandă revizuirea calendarului din regulament, cu o etapă de introducere (*phase in*) compatibilă cu perioada de aplicare (*lead time*) a sectorului, care să înceapă în 2015 și să se încheie în 2018, cu un studiu de impact mai precis și actualizat și în funcție de obiectivele pe termen mai lung, după 2020, care, potrivit estimărilor, ar putea să ajungă treptat, odată cu progresul tehnologic, la valori de 150-160 g/km, fiind în continuare necesară o revizuire în timp util.

2. Introducere

2.1 Comunicarea Comisiei Europene COM(2007) 19 final/2, din februarie 2007, intitulată „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare”, anunța că Comisia a propus un cadru legislativ în vederea atingerii obiectivului de 120 g CO₂/km. Regulamentul privind emisiile de CO₂ ale autoturismelor, adoptat în decembrie 2008 în scopul reducerii emisiilor provenind de la aceste vehicule până la o medie de 130 g/km, reprezintă un element-cheie al strategiei comunitare. Legislația pe care se întemeiază această strategie definește unele măsuri complementare pentru o reducere suplimentară a emisiilor de CO₂ cu 10 g/km (abordare integrată); printre aceste măsuri se numără și noua propunere de limitare a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare.

2.2 Uniunea Europeană s-a angajat ca, până în 2020, să reducă totalitatea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20 % sau, în cazul în care se va încheia un acord internațional general, cu 30 %. De bună seamă că va trebui ca toate sectoarele să contribuie la această reducere. În opinia Comisiei, emisiile vehiculelor utilitare ușoare reprezintă circa 1,5 % din totalul emisiilor de CO₂ la nivelul Uniunii Europene.

2.3 Noua propunere este precedată de două comunicări ale Comisiei din februarie 2007 [prima, COM(2007) 19 final/2, a fost menționată deja mai sus, iar cea de-a doua este COM(2007) 22 final – „Un cadru competitiv de reglementare privind auto-vehiculele pentru secolul XXI”] și de invitația lansată de Consiliul Mediu în iunie 2007, de a pregăti o propunere de îmbunătățire a eficienței energetice a vehiculelor utilitare ușoare.

3. Propunerea de regulament

3.1 La 28 octombrie 2009, Comisia Europeană a adoptat o propunere de regulament privind reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la vehiculele utilitare ușoare.

3.2 După cum se menționează în introducere, noul regulament reprezintă o completare la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 (emisiile de CO₂ provenite de la autoturisme), în contextul abordării integrate care urmărește îndeplinirea obiectivului UE de 120 g CO₂/km pentru toate vehiculele ușoare noi. Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2014 și pentru toți anii calendaristici următori, toți constructorii de vehicule utilitare ușoare (VUU) trebuie să ia măsuri, astfel încât nivelul mediu al emisiilor specifice de CO₂ al vehiculelor fabricate să nu depășească obiectivul prevăzut de regulament.

Sunt abordate în special:

3.2.1 Domeniul de aplicare

Propunerea restrânge domeniul de aplicare la vehiculele N1. Comisia va lua o decizie în privința extinderii acestuia la vehiculele N2 și M2⁽²⁾ numai după revizuirea din 2013, conform procedurii de comitologie.

⁽²⁾ N1 = vehicule de transport marfă cu masa maximă <3,5t; N2 = vehicule de transport marfă cu masa maximă <12t; M2 = vehicule de transport persoane (cu mai mult de 8 locuri) cu masa maximă <5t.

3.2.2 Obiectivul pe termen scurt

Obiectivul propunerii este reducerea treptată, până la 1 ianuarie 2016, a nivelului mediu al emisiilor de CO₂ generate de noile vehicule la 175 g CO₂/km, începând din 2014 (ținta aceasta se aplică la 75 % din vehicule în 2014, la 80 % în 2015 și la 100 % în 2016).

3.2.3 Parametrul de utilitate

Propunerea păstrează ca parametru de utilitate (baza de calcul pentru măsurarea emisiilor) masa vehiculului în stare de funcționare. Articolul 12 prevede însă evaluarea de către Comisie a utilizării parametrilor alternativi (amprenta la sol, sarcina utilă)⁽³⁾ în 2014.

3.2.4 Mecanismul de aplicare de sancțiuni

Propunerea stabilește că:

- prima pentru emisiile suplimentare se calculează prin înmulțirea numărului de grame de CO₂ pe km cu care constructorul și-a depășit obiectivul cu numărul de vehicule nou înmatriculate în cursul anului;
- pentru o perioadă de tranziție (până în 2018, inclusiv) este prevăzut un „sistem de flexibilitate” prin care prima care trebuie plătită de constructor crește odată cu distanța care îl separă de obiectivul de îndeplinit, după cum urmează: 5 EUR pentru primul gram în plus, 15 EUR pentru cel de-al doilea, 25 EUR pentru cel de-al treilea, 120 EUR pentru fiecare alt gram în plus;
- la încheierea perioadei de tranziție (după 2018), prima unitară nu mai depinde de distanța față de obiectiv, fiind stabilită la 120 EUR pentru fiecare gram în plus.

3.2.5 Credite suplimentare

Pentru calcularea emisiilor medii specifice de CO₂ sunt prevăzute bonificații pentru constructorii de vehicule deosebit de performante. Fiecare vehicul utilitar ușor nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO₂ mai mică de 50 g CO₂/km se consideră ca fiind echivalent cu 2,5 vehicule utilitare ușoare în 2014, 1,5 vehicule utilitare ușoare în 2015 și cu 1 vehicul utilitar ușor, începând din 2016.

3.2.6 Derogări pentru anumiți constructori

Un constructor care produce mai puțin de 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi, înmatriculate în Comunitate într-un an calendaristic, poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice (a se vedea punctul 3.2) în cazul în care:

- nu face parte dintr-un grup de constructori conexați sau

⁽³⁾ Sarcina utilă a vehiculului (*payload*) se definește ca diferența dintre masa încărcată maxim admisibilă din punct de vedere tehnic în temeiul anexei III la Directiva 2007/46/CE și masa vehiculului. Amprenta la sol (*footprint*) a vehiculului se calculează prin înmulțirea ampatamentului acestuia cu ecartamentul său.

- b) face parte dintr-un grup de constructori conexați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi, înmatriculate în Comunitate pe an calendaristic sau
- c) face parte dintr-un grup de constructori conexați, dar exploatează propriile instalații de producție și propriul centru de proiectare.

3.2.7 Ecoinovarea

La solicitarea unui furnizor sau a unui constructor, Comisia analizează, conform unei proceduri care urmează a fi stabilită, reducerile emisiilor de CO₂ realizate prin intermediul utilizării de tehnologii inovatoare, fără ca acestea să intre sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO₂. Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea obiectivului privind emisiile specifice al unui constructor poate fi de cel mult 7 g CO₂/km.

3.2.8 Gruparea

Constructorii de vehicule utilitare ușoare noi, cu excepția celor cărora li s-a acordat derogarea amintită la punctul 3.2.6 din prezentul aviz, se pot grupa în scopul îndeplinirii obligațiilor care le revin.

3.2.9 Vehicule incomplete (*multistage*)⁽⁴⁾

Propunerea de regulament prevede că la un vehicul completat se aplică valoarea cea mai mare dintre emisiile specifice înregistrate în cazul tuturor vehiculelor complete de același tip cu vehiculul incomplet pe baza căruia este fabricat vehiculul completat.

3.2.10 Obiectivul pe termen lung

Până la 1 ianuarie 2013, Comisia va definitiva revizuirea obiectivelor stabilite pentru emisiile specifice, în vederea definirii modalităților de îndeplinire a unui obiectiv pe termen lung, de 135 g CO₂/km până în anul 2020.

4. Observații generale

4.1 Ca și în avizele sale precedente privind propunerile legislative ale Comisiei referitoare la reducerea emisiilor de CO₂, CESE își reafirmă sprijinul pentru toate inițiativele comunitare care urmăresc atingerea unor obiective concrete de reducere a gazelor cu efect de seră, un aspect fundamental al luptei împotriva schimbărilor climatice. Din acest punct de vedere, nu poate fi trecută cu vederea nicio intervenție rezonabilă care vizează și reducerea emisiilor VUU, vehicule care reprezintă peste 10 % din parcul circulant.

(4) Vehiculele incomplete sunt alcătuite doar din cabină și șasiu când sunt vândute de constructor (vehicul de bază), fiind apoi completate de alți constructori, astfel încât să corespundă scopurilor dorite (care pot fi extrem de variate). Vehiculele incomplete reprezintă cca 15 % din totalul pieței. Aceste vehicule pot fi omologate în mai multe etape, potrivit Directivei 2007/46/CE, care face distincția între „vehicul de bază” (aflat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape), „vehicul completat” (omologat la sfârșitul procesului de omologare de tip în mai multe etape) și „vehicul complet” (omologat printr-un proces simplu de omologare de tip).

4.2 Alegerea regulamentului ca instrument legislativ pare a fi cea mai potrivită, deoarece poate garanta respectarea imediată a dispozițiilor ce vor fi adoptate, evitându-se astfel denaturări ale concurenței cu posibil impact asupra pieței interne.

4.3 CESE consideră însă că prezenta propunere, concepută după modelul regulamentului aprobat pentru autoturisme, minimizează diferențele dintre acestea și VUU, dintre care le enumerăm doar pe cele mai importante:

- un ciclu de dezvoltare și de producție mai lung decât în cazul autoturismelor;
- rolul acestor vehicule, care sunt utilizate la activități economice pentru care eficiența și robustețea motorului și consumul de carburant aferent reprezintă deseori cele mai importante costuri de funcționare. Nu întâmplător 97 % din parcul de VUU are motoare diesel;
- profilul cumpărătorilor, dintre care peste 90 % sunt întreprinderi mici și microîntreprinderi meșteșugărești, foarte sensibile la orice schimbare a costurilor.

4.4 CESE atrage atenția și asupra complexității acestei revizuirii, care trebuie să vizeze o reducere suplimentară a emisiilor de CO₂, fără a submina însă competitivitatea sectorului autovehiculelor, care operează pe o piață globală în condițiile unei concurențe acerbe și care în prezent traversează o criză de mare amploare. În 2009, bilanțul comercial al sectorului vehiculelor utilitare ușoare a înregistrat o pierdere de peste 30 % față de 2008, mai exact de -30 % în Europa de Vest (Italia -23,4 %, Germania -24,7 %, Spania -38,8 %, Franța -21,3 %, Regatul Unit -37,1 %) și de -49 % în noile state membre (de exemplu, -28,0 % în Polonia și -67,0 % în Republica Cehă).

4.5 CESE nu poate ignora îngrijorarea celor care își exprimă temerile legate de impactul deosebit de puternic asupra costurilor industriale și deci asupra prețurilor de vânzare ale vehiculelor, existând riscul scăderii producției și, prin urmare, a nivelului de ocupare a forței de muncă, precum și al scăderii achizițiilor, ceea ce ar duce la încetinirea ritmului de reînnoire a parcului cu vehicule mai puțin poluante.

4.6 De bună seamă, CESE nu contestă opțiunea ce constă în stabilirea unor norme privind emisiile de CO₂ ale VUU, inclusiv pentru a evita riscul ca piața să tindă spre omologarea unor vehicule de dimensiuni mai mari drept VUU, profitând astfel de reduceri de impozite sau de alte posibile avantaje. În prezent, CESE este preocupat de fezabilitatea propunerii supuse examinării, care, pe de o parte, se bazează pe evaluări efectuate în 2007, adică de dinaintea crizei care a afectat și afectează grav în continuare acest sector, și, pe de altă parte, nu stabilește termene corespunzătoare de punere în aplicare.

4.7 Într-adevăr, față de situația anterioară, în propunerea actuală există o nouă referitoare la obiective: nu mai este vorba despre 175 g CO₂/km până în 2012 și de 160 g CO₂ în 2015, ci, așa cum s-a menționat mai sus, de 175 g CO₂ până la 1 ianuarie 2016, dar cu o reducere progresivă începând cu 2014, și, în sfârșit, de 135 g CO₂ până în 2020. Din păcate însă, după cum se va vedea și în cele ce urmează, această revizuire nu este suficientă pentru că nu ține cont de perioada de aplicare (*lead time*) a sectorului și pentru că niciun sector industrial nu va lansa un program de investiții deosebit de costisitoare dacă nu cunoaște cu exactitate cadrul de reglementare care va fi instituit.

4.8 În acest sens, CESE trimite la concluziile Consiliului Competitivitate privind industria autovehiculelor, adoptate la 29 mai 2009, care îndemnează la evitarea unor noi dispoziții în măsură să antreneze costuri exagerate pentru întreprinderile din toate sectoarele de producție. În ceea ce privește sectorul autovehiculelor în special, Consiliul a recunoscut că „având în vedere situația economică actuală în acest sector, ar trebui să se evite, pe cât posibil, crearea unor sarcini suplimentare pentru industrie. Noile măsuri legislative ar trebui luate cu cea mai mare prudență și ar trebui precedate de evaluări riguroase de impact, care să ia în considerare condițiile actuale”.

4.9 De asemenea, CESE relevă faptul că Comisia nu a ținut seama de existența unor legislații „contradictorii”, ceea ce face și mai dificilă îndeplinirea obiectivului stabilit. Într-adevăr, în studiul de impact realizat înainte de criză nu se ține seama de faptul că reducerea emisiilor de gaze de eșapament necesară pentru motoarele diesel (Euro 5 și 6), sub aspectul oxizilor de azot (NO_x) și al particulelor (PM), influențează negativ randamentul carburantului.

4.10 În sfârșit, CESE amintește că, în prezent, nu este în vigoare niciun sistem oficial de control al emisiilor în cazul vehiculelor utilitare ușoare și nu există deci date oficiale în această privință. S-ar putea ivi riscul de a se impune eforturi concrete acestui sector și sectoarelor conexe în lipsa unor informații adecvate.

4.11 Având în vedere cele de mai sus, CESE invită instituțiile europene – cum a mai procedat de altfel și cu ocazia avizului elaborat pe tema reglementării emisiilor de CO₂ ale autoturismelor ⁽⁵⁾ – să revizuiască termenele prevăzute de regulament, astfel încât etapa de introducere (*phase in*) să fie compatibilă cu perioada de aplicare (*lead time*) a sectorului, care începe în 2015, este alcătuită din patru etape, ca și în cazul autoturismelor, și se încheie în 2018.

4.12 Începând cu 2020, un obiectiv tot ambițios, dar mai realist s-ar putea situa în jurul a 150-160 g CO₂/km, urmând a fi realizat progresiv, inclusiv din perspectiva datelor care vor deveni disponibile între timp. CESE recomandă ca, și în această privință, procesul de reflecție lansat în cadrul PE și al Consiliului să conducă la o revizuire a propunerii inițiale.

5. Observații specifice

5.1 CESE remarcă faptul că propunerea este mai strictă decât Regulamentul (CE) nr. 443/2009 pentru autoturisme, în măsura în care:

5.1.1 Orizontul de timp este, de fapt, mai restrâns. Se prevede ca introducerea treptată a obiectivelor să înceapă la circa 4 ani de la adoptarea propunerii de către Comisie. Acest termen corespunde Regulamentului (CE) nr. 443/2009, care a fost adoptat de Comisie la sfârșitul lui 2007 și publicat la mijlocul lui 2009. Cu toate acestea, după cum bine se știe, ciclurile de proiectare și de producție a vehiculelor utilitare sunt mai îndelungate decât cele ale autoturismelor (7-10 ani, în loc de 5-7), necesitând așadar un interval de aplicare mai mare decât cel prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 443/2009. În plus, durata introducerii progresive a prevederilor în cazul VUU este mai scurtă decât în cazul autoturismelor, iar procentul de vehicule vizate la început este mai ridicat (75 % pentru VUU, 65 % pentru autoturisme).

5.1.2 Costurile sunt mai mari. Majoritatea vehiculelor utilitare au motoare diesel (circa 97 %), posibilitățile de îmbunătățire sunt mai mici și, prin urmare, costurile de reducere a emisiilor cresc. Rezultă că impactul preconizat asupra prețului de vânzare este mai semnificativ (între 8 % și 10 %, față de 6 % pentru autoturisme), ca și costurile marginale de reducere a emisiilor (circa 160 EUR, față de 25 -150 EUR pentru autoturisme).

5.2 CESE observă că propunerea stabilește masa vehiculului în stare de funcționare ca parametru de utilitate, dar, la articolul 12, prevede și luarea în considerare de către Comisie în 2014 a utilizării parametrilor alternativi (amprenta la sol, sarcina utilă). CESE dorește ca Parlamentul European și Consiliul să examineze mai îndeaproape, încă de pe acum, oportunitatea luării în considerare a altor parametri, care să țină cont mai mult de scopul în care este utilizat vehiculul utilitar. De exemplu, CESE este de părere că, dacă ar fi menționată în certificatul de înmatriculare, masă maximă a vehiculului (*Gross Vehicle Mass*) ar fi un parametru mai potrivit, deoarece astfel se poate lua în considerare și capacitatea de încărcare (sarcina utilă).

5.3 Primele prevăzute pentru vehiculele utilitare ușoare sunt mai costisitoare decât cele pentru autoturisme: prima unitară pentru emisiile suplimentare este mult mai ridicată (120 EUR în loc de 95 EUR). CESE susține exigența menținerii competitivității sectorului și trage concluzia că un nivel al primelor aplicate vehiculelor utilitare ușoare similar celui aplicabil autoturismelor ar fi suficient și ar garanta respectarea normelor, după cum se menționează și în studiul de impact. Într-adevăr, nu este clar de ce o cantitate de CO₂ emisă de un vehicul utilitar ar trebui penalizată mai drastic decât aceeași cantitate de CO₂ emisă de un autoturism.

5.4 Propunerea afirmă că utilizarea tehnologiilor inovatoare poate contribui la reducerea obiectivului specific al constructorului cu maximum 7 g CO₂/km. CESE încurajează introducerea acestor tehnologii, care oferă posibilități de angajare și dezvoltare, inclusiv în sectorul componentelor.

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 443/2009 din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p.1) – Avizul CESE: JO C 77, 31.3.2009, p.1.

5.5 Referitor la creditele suplimentare pentru vehiculele deosebit de eficiente, CESE evidențiază faptul că sunt prevăzute credite mai puțin generoase decât în Regulamentul (CE) nr. 443/2009, în condițiile în care nivelul-limită al emisiilor impus vehiculelor ca să poată primi credite suplimentare (<50g CO₂/km) este identic cu cel impus autoturismelor. Emisiile medii (și obiectivele) vehiculelor utilitare ușoare sunt însă mult mai ridicate decât ale autoturismelor, iar Comisia ar trebui să stabilească valori mai realiste, în funcție de masa celor trei clase de VUU ⁽⁶⁾.

5.5.1 Și în acest caz, CESE ar fi dorit o examinare mai atentă în cadrul studiului de impact. CESE consideră că, din punct de vedere metodologic, este inexact să se atribuie o valoare absolută (50 g CO₂/km), în condițiile în care, la vehiculele utilitare, funcțiile îndeplinite de același șasiu pot fi complet diferite, în funcție de echipamentul utilizat și de greutatea transportată, fără a mai pune la socoteală faptul că o valoare atât de scăzută nu poate fi atinsă, practic, cu motoarele actuale cu combustie internă, acest lucru presupunând o „ruptură tehnologică în raport cu prezentul”, care nu s-a produs încă ⁽⁷⁾.

5.6 Îndeplinirea obiectivului pe termen lung de 135 g CO₂/km, prevăzut pentru 2020, depinde de rezultatele unui studiu de impact actualizat care, cu ocazia revizuirii din 2013, să verifice fezabilitatea acestuia. CESE este de acord cu necesitatea stabilirii unor obiective pe termen lung și pentru VUU, însă, până în prezent, valoarea propusă pare imposibil de atins în termenele stabilite deoarece, supraestimându-se progresele tehnologice scontate pentru următorii ani, se trec cu vederea odată mai mult perioada de aplicare (*lead time*) din sector și influența factorilor externi, care ar trebui să facă parte dintr-o abordare integrată.

5.7 CESE consideră că afirmațiile anterioare se justifică, prezentul studiu de impact fiind insuficient din următoarele motive:

5.7.1 Nu clarifică modul de stabilire a obiectivului de 135 g CO₂/km și nu oferă o evaluare a costurilor pentru acest nivel al obiectivului. Impactul asupra prețurilor de vânzare este calculat doar pentru 160, 150, 140 și 125 g CO₂/km. Cel din urmă nu intră în discuție deoarece este prea costisitor (ar face să urce prețul de vânzare cu 4 000 EUR, adică cu 20 %). Pentru a se atinge nivelul de 135 g CO₂, ne putem aștepta așadar la o majorare a costurilor cu 15 %-20 % din prețul de vânzare.

5.7.2 Nu ține seama de faptul că majorarea prețului de vânzare ar putea încetini ciclul de reînnoire a parcului de vehicule, antrenând așadar o creștere a emisiilor totale (emisiile medii ale vehiculelor noi ar fi mai scăzute, dar cele totale ale vehiculelor existente ar fi mai ridicate).

5.8 CESE este de acord cu prevederea unor derogări pentru micii constructori și pentru constructorii de nișă, având în vedere că situațiile speciale reclamă mecanisme flexibile.

5.9 Referitor la vehiculele incomplete, își exprimă temerea că, dată fiind absența datelor corespunzătoare, regimul specific propus nu este în măsură să gestioneze situația acestora. Prin urmare, CESE a apreciat inițiativa Președinției spaniole, care, alături de Comisie și de statele membre, a hotărât să reconsidere aceste aspecte. Revizuirea aflată în curs de desfășurare va duce la formularea unor amendamente la textul final, pentru a-l adapta la realitățile din sector. Este totuși important să fie instituit, cât mai repede cu putință, un sistem oficial de monitorizare a datelor privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor incomplete.

5.10 CESE sprijină opțiunea de a limita domeniul de aplicare la vehiculele N1, vehiculele N2 și M2 urmând a fi incluse numai după efectuarea unui studiu de impact specific, atunci când vor fi disponibile datele privind emisiile ⁽⁸⁾. Comitetul insistă totuși asupra necesității unei examinări mai aprofundate a caracteristicilor acestor vehicule. Mai precis, dat fiind caracterul lor specific, de vehicule de nișă, vehiculele M2 ar trebui excluse încă de pe acum.

Bruxelles, 14 iulie 2010

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Mario SEPI

⁽⁶⁾ Clasa I: masa max. 1 305 kg și capacitatea de încărcare 2,5 m³, Clasa II: masa max. 1 760 kg și capacitatea de încărcare 6 m³, Clasa III: masa max. >1 760 kg și capacitatea de încărcare 17 m³.

⁽⁷⁾ A se vedea avizul CESE, nota de subsol nr. 5.

⁽⁸⁾ Măsurarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor din categoriile N2 și M2 a fost introdusă de regulamentul Euro 5 și 6, care se aplică la vehiculele nou înmatriculate începând din ianuarie 2011 și septembrie 2015. Pentru vehiculele omologate prin regulamentul privind vehiculele utilitare grele, s-ar putea ca emisiile de CO₂ să nu fie disponibile până la intrarea în vigoare obligatorie a emisiilor Euro VI (31.12.2013).