

## III

*(Acte pregătitoare)*

## COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

A 566-A SESIUNE PLENARĂ A COMITETULUI ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN –  
INTERACTIO, 19.1.2022-20.1.2022

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii**

*[COM(2021) 556 final – 2021/0197 (COD)]**(2022/C 194/11)*Raportor: **Dirk BERGRATH**Coraportor: **Bruno CHOIX**

Sesizare	Parlamentul European, 13.9.2021 Consiliul, 20.9.2021
Temei juridic	Articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru piața unică, producție și consum
Data adoptării în secțiune	13.12.2021
Data adoptării în sesiunea plenară	19.1.2022
Sesiunea plenară nr.	566
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotriva/abțineri)	237/1/6

**1. Concluzii și recomandări**

1.1. CESE își reiterează sprijinul privind obiectivul Pactului verde european de a face din UE primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050. În plus, CESE subliniază importanța Strategiei UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, care a stabilit o serie de jaloane pentru atingerea acestui obiectiv ambițios, în vederea asigurării faptului că transportul este adaptat pentru o Europă neutră din punct de vedere climatic în 2050, promovând o „abordare sistemică integrată”<sup>(1)</sup>.

1.2. CESE împărtășește opinia potrivit căreia autoturismele și camionetele nou-înmatriculate în Uniunea Europeană ar trebui să facă posibilă realizarea unei reduceri de 100 % a emisiilor de la nivelul întregului parc de vehicule până în 2035. CESE a sprijinit obiectivele propuse de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru autoturismele noi până la 55 % (în comparație cu obiectivul pentru 2021) și, în general, sprijină și obiectivul de reducere cu 50 % pentru vehiculele utilitare ușoare începând din 2030.

<sup>(1)</sup> JO C 286, 16.7.2021, p. 158.

1.3. CESE subliniază că limitele impuse parcului de vehicule oferă un impuls foarte puternic și eficient pentru schimbările tehnologice din acest sector. În acord cu avizul său anterior <sup>(2)</sup>, CESE observă că, în ciuda tuturor beneficiilor, abordarea „de a măsura emisiile gazoase la țeava de eșapament” trebuie completată de alte instrumente de politică. Pachetul „Fit for 55” („Pregătiți pentru 55”) trebuie să asigure o abordare bazată pe întregul ciclu de viață și să evite electrificarea transportului rutier, care să ducă la o schimbare în ceea ce privește emisiile în amonte în lanțul valoric.

1.4. CESE reafirmă cu fermitate că mobilitatea individuală trebuie să rămână accesibilă și abordabilă pentru toți, în special pentru navetiștii fără acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate <sup>(3)</sup>.

1.5. Industria auto are o importanță strategică pentru economia europeană. Producția de autoturisme (asamblare și furnizori) numără 2,6 milioane de lucrători angajați și generează 900 000 de locuri de muncă în industriile furnizoare. Acestea împreună reprezintă 11,6 % din ocuparea forței de muncă în industria prelucrătoare din UE.

1.6. Odată cu accelerarea dramatică a ritmului de decarbonizare pe care îl va implica pachetul „Pregătiți pentru 55”, în special în industria auto, vor fi necesare resurse suplimentare – de exemplu, în cadrul unui Fond pentru o tranziție justă (FTJ) extins –, pentru a face față consecințelor sociale ale măsurilor de reducere a emisiilor în regiunile care depind de lanțurile de furnizare ale sectorului auto.

1.7. CESE își reiterează solicitarea privind o evaluare care să includă o prezentare a situației actuale în ceea ce privește calificarea, reciclarea și formarea profesională a personalului, precum și o analiză actualizată a domeniilor în care sunt necesare măsuri (suplimentare) în vederea îmbunătățirii competențelor și a calificărilor personalului din industria auto, pentru a-l pregăti pentru schimbările structurale <sup>(4)</sup>. CESE reia ideea că aceste aspecte ar trebui să fie incluse în dispozițiile propuse cu privire la guvernarea și monitorizarea.

1.8. CESE este îngrijorat că obiectivele de reducere vor fi dificil de atins dacă nu este instituită infrastructura de încărcare necesară pentru a sprijini tranziția. Infrastructura de încărcare trebuie implementată acolo unde cetățenii locuiesc, muncesc și își desfășoară activitățile cotidiene.

1.9. Combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, precum și e-combustibilii, ar putea juca un anumit rol în decarbonizarea transportului rutier, în special pentru actualul parc de vehicule și pentru piesele dificil de electrificat, dar trebuie aplicate standarde stricte privind sustenabilitatea.

## 2. Contextul propunerii

2.1. Comunicarea privind Pactul verde european <sup>(5)</sup> a lansat o nouă strategie de creștere pentru UE, care urmărește să transforme Uniunea într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor. Aceasta reafirmă dorința Comisiei de stabili obiective climatice mai ambițioase și de a face din Europa primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050.

2.2. Acest obiectiv este prevăzut în comunicarea intitulată „O planetă curată pentru toți – O viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei” <sup>(6)</sup>.

2.3. Pe baza unei evaluări cuprinzătoare a impactului, comunicarea Comisiei intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030” <sup>(7)</sup> a propus fixarea unor obiective mai ambițioase de către UE și a prezentat un plan cuprinzător de creștere a obiectivului obligatoriu al Uniunii Europene pentru 2030, în vederea unei reduceri a emisiilor nete de cel puțin 55 % într-un mod responsabil. Obiectivul pentru 2030 este în acord cu obiectivul Acordului de la Paris de a menține creșterea temperaturii globale cu mult sub 2 °C și de a continua eforturile de menținere a acesteia la 1,5 °C. Consiliul European a aprobat noul obiectiv obligatoriu al UE pentru 2030 în cadrul reuniunii sale din decembrie 2020 <sup>(8)</sup>. Pentru a atinge acest obiectiv mai ambițios stabilit pentru 2030, Comisia a revizuit legislația în vigoare în prezent în domeniul climei și al energiei, care se preconizează că va reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu doar 40 % până în 2030 și cu 60 % până în 2050.

<sup>(2)</sup> JO C 227, 28.6.2018, p. 52.

<sup>(3)</sup> Avizul CESE pe tema „Strategia de mobilitate a EU și lanțurile valorice industriale ale UE: abordarea ecosistemelor autovehiculelor” (aviz din proprie inițiativă), punctul 1.3 (JO C 105, 4.3.2022, p. 26).

<sup>(4)</sup> JO C 227, 28.6.2018, p. 52, punctele 1.6 și 4.13.

<sup>(5)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(6)</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>(7)</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>(8)</sup> Concluziile Consiliului European din 10-11 decembrie 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2.4. Acest pachet legislativ, „Pregătiți pentru 55”, astfel cum a fost anunțat în Planul Comisiei privind obiectivul climatic <sup>(9)</sup>, este cel mai cuprinzător element de bază al eforturilor de punere în aplicare a noului obiectiv climatic ambițios stabilit pentru 2030, iar toate sectoarele și politicile economice, inclusiv transportul rutier, vor trebui să își aducă contribuția în acest sens.

2.5. Industria auto prezintă o importanță capitală pentru economia UE și reprezintă peste 7 % din PIB-ul UE, asigurând locuri de muncă – direct sau indirect – pentru 12,6 milioane de europeni. Investițiile UE în cercetare și dezvoltare în industria auto se ridică la 60,9 miliarde EUR anual.

2.6. Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă <sup>(10)</sup> abordează provocările mai ample ale tranziției către o mobilitate cu emisii zero și stabilește o foaie de parcurs pentru înscrierea fermă a transporturilor europene pe calea cea bună pentru un viitor sustenabil și inteligent.

2.7. Planul de acțiune care însoțește strategia include politici care vizează, printre altele, încurajarea adoptării vehiculelor cu emisii zero și a infrastructurii aferente. Trecerea la vehicule cu emisii zero va preveni poluarea și va îmbunătăți sănătatea cetățenilor noștri. Acest lucru sprijină, de asemenea, obiectivul ambițios de reducere la zero a poluării înscris în Pactul verde european, astfel cum este prevăzut în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării <sup>(11)</sup>.

2.8. Standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare sunt factori-cheie pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> în acest sector, astfel cum se arată în comunicarea intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”. Obiectivele generale ale prezentei propuneri sunt de a contribui la realizarea neutralității climatice până în 2050 și, în acest scop, în conformitate cu Legea europeană a climei, de a contribui la reducerea cu cel puțin 55 % a emisiilor nete de gaze cu efect de seră până în 2030 comparativ cu 1990.

2.9. Standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub>, care furnizează noi vehicule cu emisii zero pe piață, sunt, de asemenea, o măsură complementară Directivei (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(12)</sup> (Directiva privind energia din surse regenerabile), care va decarboniza producția de energie electrică utilizată pentru vehiculele electrice și va stimula adoptarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă utilizate în prezent. Există, de asemenea, sinergii importante între standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> și un sistem consolidat de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) <sup>(13)</sup> și Directiva privind energia din surse regenerabile.

### 3. Observații generale

3.1. CESE își reiterează sprijinul privind obiectivul Pactului verde european de a face din UE primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050 și sprijinul privind revizuirea obiectivelor de reducere a emisiilor până în 2030, astfel cum se prevede în avizul Comitetului pe tema „Legea europeană a climei” <sup>(14)</sup>.

3.2. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră ale UE cu cel puțin 55 % până în 2030 va necesita eforturi suplimentare semnificative la nivelul tuturor sectoarelor economiei. Acest lucru este valabil în special pentru transporturi. Sectorul transporturilor se înscrie în rândul priorităților Pactului verde european, obiectivul general fiind asigurarea unei reduceri de 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi până în 2050. Emisiile legate de transportul rutier sunt responsabile pentru 22 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE și pentru 27 % din emisiile sale de CO<sub>2</sub> <sup>(15)</sup>. Potrivit datelor oficiale, emisiile generate de transportul rutier au fost cu 26,8 % mai mari în 2018 față de 1990 <sup>(16)</sup>. Mai recent, emisiile provenite de la autoturismele noi au crescut în 2019 pentru al treilea an consecutiv, ajungând la 122,3 grame de dioxid de carbon pe kilometru (g CO<sub>2</sub>/km). <sup>(17)</sup>

<sup>(9)</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>(10)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(11)</sup> COM(2021) 400 final; a se vedea, de asemenea, în acest context, Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1) și Directiva (UE) 2016/2284 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici, de modificare a Directivei 2003/35/CE și de abrogare a Directivei 2001/81/CE (JO L 344, 17.12.2016, p. 1).

<sup>(12)</sup> Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

<sup>(13)</sup> JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

<sup>(14)</sup> JO C 364, 28.10.2020, p. 143.

<sup>(15)</sup> <https://unfccc.int/documents/275968>

<sup>(16)</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

<sup>(17)</sup> <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-car-emissions-kept-increasing>

3.3. CESE subliniază importanța Strategiei UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, care a stabilit o serie de jaloane pentru atingerea acestui obiectiv ambițios în vederea asigurării că transportul este adaptat pentru o Europă neutră din punct de vedere climatic în 2050. Pornind de la documentele politice anterioare, strategia promovează, pe bună dreptate, o „abordare sistemică integrată”, bazându-se pe un portofoliu de instrumente complementare pentru a transforma transportul. Standardele privind emisiile au un rol esențial, dar atingerea obiectivelor stabilite va necesita eforturi suplimentare pentru a implementa infrastructura, a crește producția de energie electrică decarbonizată și a institui mecanisme de stabilire a prețului carbonului pentru transport <sup>(18)</sup>.

3.4. Regulamentul referitor la standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare este piatra de temelie a strategiei UE de reducere a emisiilor în acest sector. CESE atrage atenția că o analiză aprofundată a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și de la vehiculele utilitare ușoare a fost finalizată în 2018 <sup>(19)</sup>. CESE recunoaște că această revizuire recentă este, totuși, insuficientă pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite în Legea europeană a climei.

3.5. Industria auto are o importanță strategică pentru economia europeană. Producția de autoturisme (asamblare și furnizori) numără 2,6 milioane de lucrători angajați și generează 900 000 de locuri de muncă în industriile furnizoare. Acestea împreună reprezintă 11,6 % din ocuparea forței de muncă în industria prelucrătoare din UE. În total, activitățile legate de automobile numără 12,6 milioane de angajați în Europa, ceea ce înseamnă că industria auto este responsabilă pentru 6,6 % din întreaga ocupare a forței de muncă de la nivelul UE. Industria auto din UE generează anual 76 de miliarde EUR ca excedent comercial și este responsabilă pentru 33 % din totalul cheltuielilor cu cercetarea și dezvoltarea din UE. Nu în ultimul rând, achiziționarea și utilizarea autovehiculelor reprezintă o importantă sursă a impozitelor pe profit pentru statele membre, doar Germania colectând aproape 100 de miliarde EUR anual <sup>(20)</sup>.

3.6. Atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor stabilite pentru 2030 pentru transportul rutier va necesita eforturi masive pentru a transforma industria auto și pentru a înlocui actualul parc de vehicule. Adoptarea vehiculelor electrice în Europa este în creștere rapidă în numeroase state membre, dar rămâne limitată, vehiculele electrice reprezentând doar 3,5 % din totalul noilor înmatriculări de autoturisme din 2019, incluzând BEV și PHEV, în timp ce autoturismele electrice reprezintă doar 1,2 % din actualul parc de autoturisme din UE <sup>(21)</sup>. Cifrele recente indică o extindere rapidă a cotelor de piață ale BEV și PHEV cu 9,8 % și, respectiv, 9,1 % în trimestrul al treilea din 2021 <sup>(22)</sup>.

3.7. Trebuie reținut faptul că industria auto a UE va trebui să fie decarbonizată în contextul în care se luptă cu o serie de alți factori determinanți ai schimbărilor structurale care au deja un impact semnificativ asupra forței sale de muncă: automatizarea și robotizarea liniilor de asamblare presupun câștiguri în materie de productivitate care vor influența numărul de ore lucrate în sector <sup>(23)</sup>, lipsa permanentă a semiconductorilor a condus la pierderi la nivelul producției, iar pandemia și consecințele ei au adus vânzările și producția la scăderi istorice.

3.8. CESE subliniază cu fermitate că mobilitatea individuală trebuie să rămână accesibilă și abordabilă pentru toți, în special pentru navetiștii fără acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate <sup>(24)</sup>. O barieră semnificativă în calea creșterii pieței de BEV constă în prețurile ridicate pentru achizițiile inițiale, generând o mai mare depreciere a costurilor pentru primii proprietari, care determină mixul de stocuri. Cu toate acestea, diverse rapoarte arată că, în numeroase țări, BEV reprezintă deja opțiunea cea mai accesibilă pentru consumatori, dacă se ia în considerare costul total al proprietății <sup>(25)</sup>. În următorii ani, va fi esențială menținerea unor măsuri de sprijin și a unor stimulente proporționale, pentru a aduce beneficii utilizatorilor la mâna a doua și a treia, care vor profita cel mai mult de pe urma electrificării.

3.9. În mai 2020, Comisia Europeană a propus instituirea unui „Fond pentru o tranziție justă” de 40 de miliarde EUR, pentru a sprijini regiunile care depind de industria cărbunului și de industrii mari consumatoare de CO<sub>2</sub> în eforturile lor de decarbonizare. În contextul negocierilor privind bugetul UE și redresarea UE, statele membre au fost de acord să aloce

<sup>(18)</sup> JO C 286, 16.7.2021, p. 158.

<sup>(19)</sup> JO C 227, 28.6.2018, p. 52.

<sup>(20)</sup> Cifrele ACEA 2021 [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2021-2022.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf)

<sup>(21)</sup> UE+Regatul Unit, Norvegia, Islanda: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment>; BE 0,4 % și hibride 0,8 %; cifre ACEA 2021.

<sup>(22)</sup> <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-8-hybrid-20-7-and-petrol-39-5-market-share-in-q3-2021/>

<sup>(23)</sup> A se vedea Institutul Fraunhofer, studiul ELAB 2.0.

<sup>(24)</sup> Avizul CESE pe tema „Strategia de mobilitate a UE și lanțurile valorice industriale ale UE: abordarea ecosistemelor autovehiculelor” (aviz din proprie inițiativă), punctul 1.3 (JO C 105, 4.3.2022, p. 26).

<sup>(25)</sup> [https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039\\_electric\\_cars\\_calculating\\_the\\_total\\_cost\\_of\\_ownership\\_for\\_consumers.pdf](https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039_electric_cars_calculating_the_total_cost_of_ownership_for_consumers.pdf)

17,5 miliarde EUR pentru FTJ. Odată cu accelerarea dramatică a ritmului de decarbonizare pe care îl va implica pachetul „Pregătiți pentru 55”, în special în industria auto, vor fi necesare resurse suplimentare pentru a face față consecințelor sociale ale măsurilor de reducere a emisiilor în regiunile care depind de lanțurile de furnizare ale sectorului auto.

#### 4. Observații specifice

4.1. CESE subliniază că limitele impuse parcului de vehicule oferă un impuls foarte puternic și eficient pentru schimbările tehnologice din acest sector. În mare parte tocmai datorită acestui impuls industria europeană auto a pornit pe calea către vehicule care nu mai generează emisii. Limitele mai ambițioase privind parcul de vehicule vor contribui la asigurarea faptului că Europa poate deveni primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050.

4.2. CESE împărtășește opinia potrivit căreia autoturismele și camionetele nou-înmatriculate în Uniunea Europeană ar trebui să facă posibilă realizarea unei reduceri de 100 % a emisiilor de la nivelul întregului parc de vehicule până în 2035. CESE atrage atenția că acest obiectiv de reducere nu poate fi atins decât dacă toate condițiile-cadru sunt interconectate în mod optim, iar consumatorii (din întreaga Uniune Europeană) pot fi convinși să facă trecerea la vehicule cu emisii zero. Prin urmare, este important să se implementeze infrastructura de încărcare necesară acolo unde cetățenii trăiesc, muncesc și își desfășoară activitățile cotidiene, asigurând totodată faptul că această infrastructură de încărcare este convenabilă pentru ei.

4.3. CESE sprijină obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru autoturismele noi până la 55 % (în comparație cu obiectivul pentru 2021) începând din 2030. CESE atrage atenția că, date fiind ciclurile specifice de producție și dezvoltare din cadrul industriei auto, deciziile necesare la nivel de sector în vederea atingerii acestui obiectiv trebuie luate acum.

4.4. Deși sprijină, în general, și obiectivul de reducere cu 50 % pentru vehiculele utilitare ușoare, CESE atrage atenția atât asupra ciclurilor specifice de producție și dezvoltare, cât și asupra utilizării tipice a acestor vehicule. CESE este îngrijorat că obiectivele de reducere vor fi dificil de atins dacă nu este instituită infrastructura de încărcare menită să sprijine tranziția și că, astfel, ar putea fi necesare criterii suplimentare.

4.5. CESE își reiterează solicitarea din 2018 privind o evaluare la jumătatea perioadei a actualului regulament (prevăzută inițial pentru 2024), care să includă o prezentare a situației actuale în ceea ce privește calificarea, reciclarea și formarea profesională a personalului, precum și o analiză actualizată a domeniilor în care sunt necesare măsuri (suplimentare) în vederea îmbunătățirii competențelor și a calificărilor personalului din industria auto, pentru a-l pregăti pentru schimbările structurale<sup>(26)</sup>. CESE reia ideea că aceste aspecte ar trebui să fie incluse în dispozițiile propuse cu privire la guvernanță și monitorizare, care trebuie să se bazeze pe teste de emisii generate în condiții reale de conducere.

4.6. Revizuirea Regulamentului referitor la standardele privind CO<sub>2</sub> trebuie să se bazeze pe neutralitatea tehnologică, reținând faptul că nu toate opțiunile oferă o înaltă performanță în materie de eficiență energetică. Deși electrificarea este în mod clar principala opțiune în contextul decarbonizării transportului rutier, aceasta s-ar putea să nu fi cea mai relevantă opțiune pentru moduri de transport mai grele sau pe distanță lungă. Astfel cum se subliniază de către Comisia Europeană în comunicarea sa intitulată „O plantă curată pentru toți”, trebuie să se aibă în vedere o mare varietate de tehnologii, iar abordarea UE trebuie să se bazeze pe neutralitatea tehnologică. Bateriile, hidrogenul, biocombustibilii avansați, biometanul și e-lichidele vor juca un rol în decarbonizarea sistemului de transport. CESE sprijină principiul „neutralității tehnologice” și subliniază nevoia de a menține în mixul mobilității toate grupurile motopropulsoare care respectă standardele privind CO<sub>2</sub> și emisiile în conformitate cu obiectivele Pactului verde.

4.7. În acord cu avizul său anterior<sup>(27)</sup>, CESE observă că, în ciuda tuturor beneficiilor, abordarea „de a măsura emisiile gazoase la țeava de eșapament” trebuie completată de alte instrumente de politică. Pachetul „Fit for 55” („Pregătiți pentru 55”) trebuie să asigure o abordare bazată pe întregul ciclu de viață și să evite electrificarea transportului rutier, care să ducă la o schimbare în ceea ce privește emisiile în amonte în lanțul valoric. Revizuirea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii, precum și Directiva privind energia din surse regenerabile, trebuie să asigure faptul că electrificarea transportului rutier și decarbonizarea producției de energie electrică au loc în același ritm.

4.8. Actuala introducere pe piață arată că tehnologia hibridă reîncărcabilă poate acționa ca punct de intrare și tehnologie de tranziție pentru a contribui la atingerea obiectivelor climatice în sectorul transporturilor. Totuși, trebuie să se garanteze că vehiculele hibride sunt utilizate într-un mod exclusiv electric în cea mai mare parte a timpului, cu o încărcare frecventă. Pentru a contracara dezbateră tot mai intensă privind etichetarea înșelătoare a PHEV, ar trebui luate rapid măsuri pentru a stimula proporția „călătoriilor electrice”, ceea ce presupune:

<sup>(26)</sup> JO C 227, 28.6.2018, p. 52, punctele 1.6 și 4.13.

<sup>(27)</sup> JO C 227, 28.6.2018, p. 52.

- că autonomia PHEV ar trebui să fie concepută pentru a acoperi comportamentul tipic al utilizatorului. Pentru autoturisme, o autonomie de aproximativ 80 până la 100 km în condiții reale de funcționare și o capacitate de încărcare de 11 kW ar trebui vizate pentru toate modelele;
- integrarea serviciilor digitale, a informațiilor și a strategiilor de operare inteligentă în vehicule, pentru a sprijini conducătorii auto în ceea ce privește utilizarea vehiculului lor electric;
- disponibilitatea datelor privind măsurarea consumului de combustibil la bord (OBFCM) prin intermediul interfeței II OBD (diagnostic la bord) (definită în mod uniform) în conformitate cu protecția datelor de către serviciile tehnice;
- implementarea unor stimulente naționale pentru utilizarea bateriilor (scheme de stabilire a prețului carbonului echitabile din punct de vedere social și eliminarea treptată a subvențiilor indirecte pentru combustibilii fosili, precum cardurile neimpozitate de combustibil pentru angajații care utilizează autoturismul unei întreprinderi).

4.9. Combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, precum și e-combustibilii, ar putea juca un anumit rol în decarbonizarea transportului rutier, în special pentru actualul parc de vehicule și pentru piesele dificil de electrificat, ținând seama de faptul că acești combustibili vor fi necesari în mod prioritar pentru decarbonizarea unor părți ale sistemului de transport care sunt greu de electrificat, cum ar fi transportul aerian și maritim. În plus, legislația UE trebuie să asigure aplicarea unor standarde stricte privind sustenabilitatea. Mai întâi, evaluarea ciclului de viață trebuie să asigure că amprenta de carbon este coerentă cu obiectul atingerii neutralității climatice până în 2050. În al doilea rând, chiar dacă este limitată, utilizarea acestor combustibili alternativi trebuie să fie coerentă cu obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) ale ONU și, în consecință, biocarburanții produși din culturi energetice și biocombustibilii bazați pe ulei de palmier și soia trebuie eliminați treptat.

4.10. CESE se declară în favoarea eliminării derogării pentru micii producători, care înregistrează sub 10 000 de autoturisme sau sub 22 000 de camionete anual, începând din 2030. O piață generală de nișă pentru vehicule care nu sunt legate de obiectivele privind emisiile nu este acceptabilă. Totuși, din propunere lipsesc dispoziții privind autoturismele cu scop special, dificil de electrificat.

Bruxelles, 19 ianuarie 2022.

*Președinta*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Christa SCHWENG

---