

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych**

COM(2009) 593 wersja ostateczna – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Sprawozdawca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Dnia 20 listopada 2009 r. Rada, działając na podstawie art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych*

COM(2009) 593 wersja ostateczna – 2009/0173 (COD).

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 15 czerwca 2010 r.

Na 464. sesji plenarnej w dniach 14–15 lipca 2010 r. (posiedzenie z 14 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął jednogłośnie następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 W ramach strategii wspólnotowej ukierunkowanej na obniżenie emisji CO<sub>2</sub>, po zatwierdzeniu w 2009 r. rozporządzenia dotyczącego samochodów osobowych, niezbędny środek dodatkowy stanowi obecnie wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich samochodów dostawczych. Nie należy zaniechać żadnej inicjatywy – jeżeli opiera się na odpowiednim zintegrowanym podejściu – której celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, stanowiące zasadniczy aspekt walki ze zmianą klimatu.

1.2 W nowym wniosku wykorzystuje się model zastosowany w poprzednim rozporządzeniu dotyczącym samochodów osobowych i przewiduje się także w tym przypadku mechanizmy sankcji, nagrody, odstępstwa, ekoinnowacje itp.

1.3 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) obawia się jednak, że w taki sposób nie zostanie odpowiednio uwzględniona zasadnicza różnica między samochodami osobowymi a lekkimi samochodami dostawczymi: pierwsza kategoria obejmuje dobra konsumpcyjne, druga natomiast dobra inwestycyjne, co ma oczywiście różne konsekwencje, jeśli chodzi o przeznaczenie pojazdów oraz wysokość kosztów operacyjnych. Należy także dodać, że wniosek dotyczący lekkich samochodów dostawczych jest pod pewnymi względami (ram czasowych, sankcji, kosztów itp.) jeszcze ambitniejszy od rozporządzenia dotyczącego samochodów osobowych. EKES uważa, że zważywszy na czas potrzebny na przystosowanie<sup>(1)</sup> samochodów dostawczych, który jest dłuższy o co najmniej dwa lata od czasu potrzebnego w wypadku samochodów osobowych, należy dokonać przeglądu wniosku, również w świetle głębokiego kryzysu sektora, który spowodował i nadal powoduje bardzo negatywne skutki w obszarze wymiany handlowej.

1.4 Ponadto istnieje obawa, że nadmierny wpływ na koszty przemysłowe, a zatem na ceny, może przyczynić się do dalszego pogorszenia sytuacji na rynku, znajdującego się i tak w głębokim kryzysie, a wraz z tym do obniżenia poziomu zatrudnienia i dalszego spowolnienia wymiany floty pojazdów, a w konsekwencji – również do spowolnienia procesu ograniczania emisji.

1.5 W związku z tym EKES oczekuje, że zostaną uwzględnione zalecenia sformułowane w maju 2009 r. przez Radę ds. Konkurencyjności, która – ze względu na obecną sytuację gospodarczą sektora – wezwała do unikania, jeżeli jest to możliwe, dodatkowych obciążeń dla branży przez przeprowadzenie dokładnych ocen skutków przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji.

1.6 EKES przypomina, że wniosek opiera się na ocenie skutków przeprowadzonej przed kryzysem, oraz wzywa Parlament Europejski i Radę do zażądania aktualizacji wspomnianej oceny, również na podstawie dokładnego monitorowania poziomu emisji po wejściu w życie rozporządzenia Euro 5.

1.7 W świetle powyższych stwierdzeń EKES – potwierdzając konieczność obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> – oczekuje jednak, że zostanie dokonany przegląd ram czasowych określonych w rozporządzeniu, obejmujący dostosowanie stopniowego wdrażania do okresu potrzebnego na przystosowanie w sektorze, i że jego rozpoczęcie zostanie zaplanowane na 2015 r., a zakończenie na 2018 r. Oczekuje też, że zmiany zostaną wprowadzone na podstawie dokładniejszej i zaktualizowanej oceny skutków, także w odniesieniu do poziomów docelowych w dłuższej perspektywie po 2020 r. – które, jak się szacuje, wraz z rozwojem technologicznym mogą stopniowo osiągnąć 150–160 g/km – przy czym niezbędne jest dokonanie przeglądu w odpowiednim czasie.

<sup>(1)</sup> Czas niezbędny do wdrożenia przez branżę wszelkich nowych wymogów, które wiążą się z wprowadzeniem zmian w konstrukcji pojazdu.

## 2. Wstęp

2.1 W komunikacie Komisji Europejskiej COM(2007) 19 wersja ostateczna/2 z lutego 2007 r. „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych” stwierdza się, że Komisja proponuje ramy prawne w celu osiągnięcia celu wspólnotowego 120 g CO<sub>2</sub>/km. Rozporządzenie dotyczące emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych przyjęte w grudniu 2008 r. w celu obniżenia poziomów emisji z tego rodzaju pojazdów do średniej wartości 130 g/km stanowi kluczowy element strategii wspólnotowej. Prawodawstwo leżące u podstaw powyższej strategii określa niektóre środki dodatkowe w celu dalszego zmniejszenia emisji o 10 g CO<sub>2</sub>/km (podejście zintegrowane), wśród których znajduje się nowy wniosek dotyczący ograniczenia poziomu dwutlenku węgla pochodzącego z lekkich samochodów dostawczych.

2.2 Unia Europejska zobowiązała się do obniżenia do roku 2020 emisji całkowitej gazów cieplarnianych o 20 % lub 30 %, jeżeli zostanie osiągnięte ogólne porozumienie międzynarodowe. Oczywiście wszystkie sektory muszą wziąć udział w takim przedsięwzięciu. Według Komisji emisje z lekkich samochodów dostawczych stanowią około 1,5 % emisji całkowitej CO<sub>2</sub> w Unii Europejskiej.

2.3 Nowy wniosek został opracowany w następstwie opublikowania dwóch komunikatów Komisji w lutym 2007 r. – wspomnianego powyżej komunikatu COM(2007) 19 wersja ostateczna/2 oraz komunikatu COM(2007) 22 wersja ostateczna („Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.”), a także w reakcji na wezwanie do przygotowania wniosku w sprawie poprawy efektywności energetycznej lekkich samochodów dostawczych wystosowane w czerwcu 2007 r. przez Radę ds. Środowiska Naturalnego.

## 3. Wniosek dotyczący rozporządzenia

3.1 W dniu 28 października 2009 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich samochodów dostawczych.

3.2 Jak wspomniano we wstępie, nowe rozporządzenie ma być uzupełnieniem rozporządzenia (WE) nr 443/2009 (CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych) w ramach zintegrowanego podejścia na rzecz osiągnięcia celu UE 120 g CO<sub>2</sub>/km dla wszystkich nowych lekkich pojazdów samochodowych. W roku kalendarzowym rozpoczynającym się dnia 1 stycznia 2014 r. i w każdym kolejnym roku kalendarzowym każdy producent lekkich samochodów dostawczych ma zagwarantować, że średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> nie przekroczy poziomu przewidzianego w rozporządzeniu.

Kwestie szczegółowe:

### 3.2.1 Zakres stosowania

Zakres stosowania wniosku ogranicza się do pojazdów kategorii N1. Komisja zadecyduje o objęciu zakresem stosowania pojazdów N2 i M2<sup>(2)</sup> dopiero po przeglądzie w 2013 r., na podstawie procedury komitetowej.

<sup>(2)</sup> N1 = pojazdy do transportu towarów o maksymalnej nośności < 3,5 t; N2 = pojazdy do transportu towarów < 12 t; M2 = przewozy pasażerskie powyżej 8 osób o maksymalnej masie < 5 t.

### 3.2.2 Krótkoterminowy poziom docelowy

Celem wniosku jest ograniczenie średnich emisji z nowych pojazdów do 175 g CO<sub>2</sub>/km do 1 stycznia 2016 r. oraz stopniowe wdrażanie, począwszy od roku 2014 (poziom docelowy ma zastosowanie do 75 % pojazdów w 2014 r., 80 % w 2015 r. i 100 % od 2016 r.).

### 3.2.3 Parametr użyteczności

We wniosku pozostawia się jako parametr użyteczności (będący podstawą obliczeń w celu pomiaru poziomu emisji) masę pojazdu w stanie gotowym do jazdy. W artykule 12 przewiduje się jednak, że Komisja rozważy zastosowanie parametrów alternatywnych (powierzchni postojowej, ładowności)<sup>(3)</sup> w 2014 r.

### 3.2.4 Mechanizm sankcji

We wniosku stanowi się, że:

- grzywnę oblicza się, mnożąc liczbę nadwyżkowych gramów CO<sub>2</sub>/km przez liczbę nowo zarejestrowanych samochodów w danym roku;
- na okres przejściowy (do końca 2018 r.) przewiduje się „elastyczne podejście”, zgodnie z którym kara jednostkowa rośnie w zależności od liczby gramów CO<sub>2</sub> wykraczającej ponad poziom docelowy, tj. 5 euro za pierwszy gram powyżej ustalonego limitu, 15 euro za drugi, 25 euro za trzeci i 120 euro za każdy kolejny nadwyżkowy gram;
- po upływie okresu przejściowego (po 2018 r.) kara jednostkowa nie zależy już od stopnia przekroczenia poziomu docelowego i wynosi 120 euro za każdy gram powyżej limitu.

### 3.2.5 Superkredyty

Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> przewidziano ulgi dla producentów pojazdów osiągających szczególnie dobre wyniki. Każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO<sub>2</sub> poniżej 50 g CO<sub>2</sub>/km liczy się jako 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r., 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r. oraz jako 1 lekki samochód dostawczy, począwszy od 2016 r.

### 3.2.6 Odstępstwa dla niektórych producentów

Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji (zob. pkt 3.2) może złożyć producent wytwarzający mniej niż 22 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym, jeżeli:

- nie jest częścią grupy producentów powiązanych;

<sup>(3)</sup> Ładowność: „ładowność samochodu” oblicza się jako różnicę między technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą, zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 2007/46/WE, oraz masą samochodu. Powierzchnię postojową samochodu oblicza się jako iloczyn rozstawu osi i szerokości rozstawu kół samochodu.

- b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż 22 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; lub
- c) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.

### 3.2.7 Ekoinnowacje

Na wniosek dostawcy lub producenta Komisja bada – w sposób pozostający do określenia – ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych poza standardowym cyklem testów pomiaru CO<sub>2</sub>. Całkowity wkład tego rodzaju technologii w obniżenie indywidualnego poziomu emisji danego producenta może wynieść maksymalnie 7 g CO<sub>2</sub>/km.

### 3.2.8 Grupy producentów

Producenci nowych lekkich samochodów dostawczych inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo opisane w pkt 3.2.6 niniejszej opinii, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich zobowiązań.

### 3.2.9 Pojazdy niekompletne (budowane wieloetapowo)<sup>(4)</sup>

Wniosek dotyczący rozporządzenia przewiduje stosowanie w odniesieniu do „pojazdu skompletowanego” najwyższej spośród wartości zarejestrowanych dla „pojazdów kompletnych” tego samego typu co „pojazd podstawowy”, na bazie którego powstał pojazd skompletowany.

### 3.2.10 Długoterminowy poziom docelowy

Do 1 stycznia 2013 r. Komisja zakończy przegląd docelowych indywidualnych poziomów emisji w celu określenia sposobów osiągnięcia długoterminowego poziomu docelowego 135 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2020.

## 4. Uwagi ogólne

4.1 Podobnie jak w poprzednich opiniach w sprawie wniosków legislacyjnych dotyczących obniżenia emisji CO<sub>2</sub> zaproponowanych przez Komisję, EKES potwierdza swe poparcie dla wszystkich inicjatyw wspólnotowych, których celem jest osiągnięcie konkretnego poziomu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych jako zasadniczego aspektu walki ze zmianą klimatu. W związku z tym nie można pominąć żadnej rozsądnej interwencji mającej na celu zmniejszenie również poziomu emisji pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych, które stanowią ponad 10 % floty pojazdów.

4.2 Wybór instrumentu, jakim jest rozporządzenie, wydaje się ponadto najwłaściwszy do zagwarantowania bezzwłocznego spełnienia wymogów, które zostaną nałożone, i uniknięcia

<sup>(4)</sup> Pojazdy budowane wieloetapowo to pojazdy sprzedawane przez producenta tylko jako kabina z podwoziem (pojazd podstawowy), a następnie kompletowane przez inne podmioty w celu ich przystosowania do planowanego sposobu użytkowania (który może być bardzo różnorodny). Pojazdy budowane wieloetapowo stanowią około 15% rynku. Mogą być homologowane na późniejszych etapach na mocy dyrektywy 2007/46/WE, w której rozróżnia się „pojazdy podstawowe” (homologowane na początkowym etapie wielostopniowej homologacji), „pojazdy skompletowane” (homologowane na końcu wielostopniowej homologacji) oraz „pojazdy kompletne” (homologowane w wyniku przeprowadzenia procesu standardowej homologacji).

zakłóceń konkurencji oraz ewentualnych konsekwencji dla rynku.

4.3 EKES uważa jednak, że w przedmiotowym wniosku, opartym na rozporządzeniu przyjętym dla samochodów osobowych, niewystarczająco uwzględnia się różnice między samochodami osobowymi a lekkimi samochodami dostawczymi, z których najważniejsze to:

- cykl opracowania i produkcji dłuższy niż w wypadku samochodów osobowych;
- przeznaczenie samochodów wykorzystywanych do celów działalności gospodarczej, w przypadku których efektywność i wytrzymałość silnika oraz odpowiadające im zużycie paliwa stanowią często główną pozycję wśród kosztów operacyjnych takiej działalności; nie bez powodu w wypadku 97 % floty lekkich pojazdów dostawczych wykorzystuje się technologię Diesla;
- profil nabywców – ponad 90 % to małe przedsiębiorstwa i mikroprzedsiębiorstwa, bardzo podatne na wszelkie wahania kosztów.

4.4 Ponadto EKES zdaje sobie sprawę ze złożoności przeglądu, którego celem musi być dalsze obniżenie poziomów emisji CO<sub>2</sub>, ale bez zakłócania konkurencji w sektorze motoryzacyjnym, który funkcjonuje na niezwykle konkurencyjnym rynku światowym, a obecnie przechodzi ogromny kryzys. W bilansie handlowym na 2009 r. dla sektora lekkich samochodów dostawczych, w porównaniu z 2008 r. odnotowano stratę powyżej 30 %, a dokładniej: -30 % w Europie Zachodniej (Włochy: -23,4 %, Niemcy: -24,7 %, Hiszpania: -38,8 %, Francja: -21,3 %, Wielka Brytania: -37,1 %) oraz -49 % w nowych państwach członkowskich (np. -28,0 % w Polsce i -67,0 % w Czechach).

4.5 EKES nie może ignorować obaw wyrażanych przez podmioty zaniepokojone w szczególności zbyt dużym wpływem na koszty przemysłowe, a zatem na ceny sprzedaży pojazdów, co z jednej strony może prowadzić do ograniczenia produkcji, a w konsekwencji poziomu zatrudnienia, a z drugiej strony – do mniejszej gotowości do zakupu, przyczyniającej się do spowolnienia wymiany floty pojazdów na modele mniej zanieczyszczające.

4.6 EKES nie podważa oczywiście słuszności decyzji o określeniu norm dotyczących emisji CO<sub>2</sub> z lekkich samochodów dostawczych, także w celu uniknięcia ryzyka, że rynek dąży do homologowania pojazdów osobowych większych rozmiarów jako lekkich samochodów dostawczych w celu skorzystania z obniżonych stawek podatków samochodowych lub uzyskania innych możliwych korzyści. Obecnie obawy wzbudza praktyczna realizacja omawianego wniosku, który z jednej strony opiera się na ocenach z 2007 r., tj. sprzed kryzysu, który wywarł i nadal wywiera bardzo negatywny wpływ na sektor, a z drugiej strony nie przewiduje odpowiednich ram czasowych wprowadzenia przepisów w życie.

4.7 Przedmiotowy wniosek faktycznie obejmuje nowy aspekt w porównaniu z wcześniejszymi założeniami, dotyczący docelowych poziomów emisji – jak wspomniano powyżej – poziom 175 g CO<sub>2</sub> do dnia 1 stycznia 2016 r., ale osiągnięty stopniowo, począwszy od 2014 r., a ostatecznie 135 g CO<sub>2</sub> do roku 2010, zamiast 175 g CO<sub>2</sub>/km do 2012 r. i 160 g CO<sub>2</sub> w 2015 r. Taka zmiana, jak się okaże, jest niestety niewystarczająca, ponieważ nie uwzględnia czasu potrzebnego sektorowi na przystosowanie, a także ponieważ żadna branża nie rozpoczyna realizacji wyjątkowo kosztownego programu inwestycyjnego, jeżeli nie ma pewności co do ram prawnych, które zostaną sformalizowane.

4.8 W kontekście powyższych stwierdzeń EKES powołuje się na konkluzje Rady ds. Konkurencyjności dotyczące przemysłu motoryzacyjnego, przyjęte w dniu 29 maja 2009 r., w których wzywa się do unikania nakładania nowych wymogów, które mogłyby spowodować nadmierne koszty dla przedsiębiorstw ze wszystkich sektorów produkcji. Zwłaszcza w odniesieniu do sektora motoryzacyjnego Rada uznała, że ze względu na obecną sytuację gospodarczą sektora należy unikać, jeśli jest to możliwe, nakładania dodatkowych obciążeń na przemysł. Nowe środki legislacyjne muszą być przedstawiane z jak największą rozważą, po dokonaniu dokładnych ocen skutków, uwzględniających panujące obecnie warunki.

4.9 Ponadto EKES podkreśla, że Komisja nie wzięła pod uwagę współistnienia przeciwstawnych przepisów, które utrudniają osiągnięcie ustanowionego celu. Rzeczywiście w przeprowadzonej ocenie skutków nie uwzględnia się tego, że obniżenie poziomów emisji gazu spalinowego niezbędne w wypadku pojazdów Euro 5 i 6 z silnikami Diesla w odniesieniu do tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) i cząstek stałych ma negatywny wpływ na oszczędność paliwową.

4.10 Ponadto EKES przypomina, że w wypadku lekkich samochodów dostawczych nie obowiązuje obecnie żaden urzędowy system kontroli poziomów emisji, w związku z czym nie są dostępne oficjalne dane na ten temat. Ewentualne ryzyko polega na tym, że na branżę i sektory podwykonawstwa może zostać nałożony obowiązek podjęcia konkretnych działań mimo braku odpowiednich informacji.

4.11 W świetle powyższych stwierdzeń EKES wzywa instytucje europejskie – jak uczynił to już w opinii sporządzonej w sprawie norm emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych<sup>(5)</sup> – do dokonania przeglądu ram czasowych określonych w rozporządzeniu, obejmujących dostosowanie stopniowego wdrażania do okresu potrzebnego sektorowi na przystosowanie się, tak by rozpoczęcie wdrażania nastąpiło w 2015 r., a zakończenie realizacji czterech etapów, podobnie jak w przypadku samochodów osobowych, do 2018 r.

4.12 Docelowy poziom emisji, ambitny, ale bardziej realistyczny, począwszy od 2020 r. mógłby zostać ustalony na poziomie 150–160 g CO<sub>2</sub>/km do stopniowego osiągnięcia, również w oparciu o wyniki monitorowania danych, które zostaną w międzyczasie uzyskane. EKES oczekuje, że debata na ten temat podjęta w PE i Radzie doprowadzi także do przeglądu początkowej wersji wniosku.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1 EKES zauważa, że wniosek jest bardziej wiążący od rozporządzenia (WE) nr 443/2009 dotyczącego samochodów osobowych, ze względu na wymienione poniżej aspekty.

5.1.1 Ramy czasowe są faktycznie ściślejsze. Przewiduje się, że stopniowe wprowadzanie poziomów docelowych rozpocznie się po mniej więcej czterech latach od daty przyjęcia wniosku przez Komisję. Jest to zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009, które Komisja przyjęła pod koniec 2007 r. i opublikowała w połowie 2009 r. Jak powszechnie wiadomo, cykle projektowania i produkcji samochodów dostawczych są jednak dłuższe niż w wypadku samochodów osobowych (7–10 lat w stosunku do 5–7 lat), w związku z czym niezbędny jest dłuższy okres na przystosowanie niż ten, który określono w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Ponadto okres stopniowego wdrażania przewidziany dla lekkich samochodów dostawczych jest krótszy niż dla samochodów osobowych, a odsetek pojazdów objętych na początku zakresem rozporządzenia jest wyższy (75 % w wypadku lekkich samochodów dostawczych, 65 % w wypadku samochodów osobowych).

5.1.2 Koszty są wyższe. W większości samochodów dostawczych wykorzystuje się technologię Diesla (około 97 %); możliwości ulepszenia są mniejsze, czego wynikiem są wyższe koszty zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. W związku z tym oczekiwany wpływ na cenę sprzedaży jest większy (8–10 % w porównaniu z 6 % w wypadku samochodów osobowych), tak samo jak końcowy koszt zmniejszenia emisji (około 160 euro w stosunku do przedziału 25–150 euro w odniesieniu do samochodów osobowych).

5.2 EKES odnotowuje, że we wniosku ustanawia się jako parametr użyteczności masę pojazdu w stanie gotowym do jazdy i jednocześnie przewiduje się w art. 12, że Komisja rozważy możliwość zastosowania parametrów alternatywnych (powierzchni postojowej i ładowności) w 2014 r. EKES oczekuje dalszego omówienia na szczeblu Parlamentu i Rady możliwości bezzwłocznej oceny innych parametrów, które lepiej uwzględniają przeznaczenie samochodu dostawczego. EKES uważa na przykład, że maksymalna masa całkowita pojazdu (ang. *Gross Vehicle Mass*) podana w dokumencie rejestracji byłaby bardziej odpowiednia w tym przypadku, ponieważ pozwala uwzględnić także ładowność (nośność).

5.3 Sankcje w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych są bardziej restrykcyjne niż w wypadku samochodów osobowych: przewidziana w przepisach kara jednostkowa grzywny jest zdecydowanie wyższa (120 euro w porównaniu z 95 euro). EKES uważa za niezbędne utrzymanie konkurencyjności sektora oraz stwierdza, podsumowując, że wysokość sankcji w odniesieniu do samochodów dostawczych podobna do stosowanej w wypadku samochodów osobowych byłaby wystarczająca do zapewnienia zgodności z normą, co wynika z samej oceny skutków. W rzeczywistości trudno zrozumieć, dlaczego za daną ilość CO<sub>2</sub> pochodzącą z samochodu dostawczego miałyby zostać nałożona surowsza kara niż za taką samą ilość CO<sub>2</sub> z samochodu osobowego.

5.4 We wniosku przewiduje się, że stosowanie innowacyjnych technologii może przyczynić się do obniżenia docelowego indywidualnego poziomu dla danego producenta maksymalnie o 7 g CO<sub>2</sub>/km. EKES popiera wprowadzanie tego typu technologii, które przyczyniają się do tworzenia miejsc pracy i rozwoju także w sektorze części samochodowych.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1); opinia EKES-u: Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 1.

5.5 Jeśli chodzi o „superkredyty” dla szczególnie efektywnych samochodów, EKES podkreśla, że przewidziane superkredyty są mniej korzystne w porównaniu z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do dopuszczalnego poziomu emisji nałożonego w wypadku pojazdów kwalifikujących się do przyznania superkredytów (< 50 g CO<sub>2</sub>/km), który jest taki sam jak dopuszczalny poziom dla samochodów osobowych. Średni poziom emisji (oraz poziomy docelowy) w wypadku lekkich pojazdów dostawczych jest jednak o wiele wyższy niż w wypadku samochodów osobowych, a Komisja powinna określić bardziej realne wartości w oparciu o masy trzech klas lekkich pojazdów dostawczych kategorii N1 <sup>(6)</sup>.

5.5.1 Także w tym przypadku EKES z zadowoleniem przyjąłby przeprowadzenie dokładniejszej analizy w ramach oceny skutków. EKES uważa, że wyznaczenie bezwzględnej wartości (50 g CO<sub>2</sub>/km) jest niedokładne z punktu widzenia metodologii, ponieważ w przypadku samochodów dostawczych funkcje wykonywane przez samo podwozie mogą być zupełnie różne w zależności od użytkowanego wyposażenia oraz przewożonego ciężaru, nie wspominając o tym, że tak niska wartość jest praktycznie nieosiągalna przy obecnym stosowaniu silników spalinowych wewnętrznego spalania i wymaga dokonania „przełomu technologicznego” <sup>(7)</sup>, który obecnie jest niemożliwy.

5.6 Długoterminowy poziom docelowy 135 g CO<sub>2</sub>/km przewidziany na 2020 r. zależy od wyników zaktualizowanej oceny skutków, w ramach której zostanie sprawdzona możliwość jego osiągnięcia podczas przeglądu w 2013 r. EKES uznaje konieczność ustanowienia długoterminowych poziomów docelowych także dla lekkich samochodów dostawczych, ale zaproponowana wartość wydaje się obecnie nieosiągalna w wyznaczonym terminie ze względu na zawyżony poziom rozwoju technologicznego oczekiwanego w przyszłych latach oraz ponowne pominięcie czasu potrzebnego na przystosowanie w sektorze, a także wpływ czynników zewnętrznych, które powinny wchodzić w zakres zintegrowanego podejścia.

5.7 EKES uważa, że powyższe stwierdzenia są wiarygodne, zważywszy, że dostępna ocena skutków jest niewystarczająca z przedstawionych poniżej powodów.

5.7.1 W ocenie nie wyjaśnia się metody określenia docelowego poziomu 135 g CO<sub>2</sub>/km ani nie podaje oceny kosztów dla takiego poziomu. Wpływ na ceny sprzedaży podaje się tylko dla wartości 160, 150, 140 i 125 g CO<sub>2</sub>/km. Ostatnia wartość zostaje odrzucona ze względu na zbyt wysokie koszty (wpłynęłaby ona na wzrost kosztów sprzedaży o 4 000 EUR, tj. około 20 %). Można więc oczekiwać zwiększenia kosztów na poziomie 15–20 % ceny sprzedaży, jeżeli chce się osiągnąć wartość 135 g CO<sub>2</sub>.

5.7.2 W ocenie nie uwzględnia się tego, że wzrost ceny sprzedaży mógłby wpłynąć na spowolnienie cyklu wymiany floty i w związku z tym doprowadzić do zwiększenia łącznych emisji (niższy średni poziom emisji nowych pojazdów, ale wyższe łączne emisje dostępnej floty pojazdów).

5.8 EKES popiera zaplanowanie odstępstw dla małych i niszowych producentów, ponieważ w określonych warunkach należy dostarczyć instrumenty elastyczności.

5.9 Jeżeli chodzi o pojazdy niekompletne, istnieje obawa, że zaproponowany szczególny system nie jest przystosowany do zajęcia się tym problemem, zważywszy na brak odpowiednich danych. W związku z tym EKES wyraził uznanie dla inicjatywy prezydencji hiszpańskiej, która wspólnie z państwami członkowskimi i Komisją dokonuje przeglądu treści wniosku. Trwający obecnie przegląd umożliwi wprowadzenie zmian do wersji ostatecznej, lepiej dostosowanych do rzeczywistej sytuacji sektora. Niemniej jednak ważne jest, aby urzędowy system monitorowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów budowanych wieloetapowo został opracowany jak najszybciej.

5.10 EKES popiera decyzję o ograniczeniu zakresu stosowania do pojazdów kategorii N1 i ewentualnym włączeniu pojazdów kategorii N2 i M2 dopiero po przeprowadzeniu szczegółowej oceny skutków, kiedy dostępne będą dane na temat poziomów emisji <sup>(8)</sup>. Podkreśla jednak konieczność dokładnego przeanalizowania cech tego typu pojazdów. W szczególności należałoby wykluczyć na razie pojazdy M2 ze względu na ich szczególny charakter pojazdów niszowych.

Bruksela, 14 lipca 2010 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI

<sup>(6)</sup> Klasa I: masa maks. 1 305 kg i ładowność 2,5 m<sup>3</sup>; klasa II: masa maks. 1 760 kg i ładowność 6 m<sup>3</sup>; klasa III: > 1 760 kg i ładowność 17m<sup>3</sup>.

<sup>(7)</sup> Zob. opinia EKES-u wymieniona w przyp. 5.

<sup>(8)</sup> Pomiar emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów kategorii N2 i M2 został wprowadzony rozporządzeniem Euro 5 i Euro 6 z zastosowaniem do nowych samochodów zarejestrowanych od stycznia 2011 r. i od września 2015 r. W przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z przepisami odnoszącymi się do pojazdów ciężarowych dane na temat emisji CO<sub>2</sub> mogą być niedostępne do czasu wejścia w życie obowiązkowych norm emisji Euro VI (31 grudnia 2013 r.).