

III

(Akty przygotowawcze)

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

447. SESJA PLENARNA W DNIACH 17 I 18 WRZEŚNIA 2008 R.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych

COM(2007) 856 wersja ostateczna — 2007/0297 (COD)

(2009/C 77/01)

Dnia 22 lutego 2008 r. Rada, działając na podstawie art. 95 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 samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych.

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 15 lipca 2008 r. Sprawozdawcą był Edgardo Maria IOZIA.

Na 447. sesji plenarnej w dniach 17-18 września 2008 r. (posiedzenie z dnia 17 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 140 do 4 przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 W swoich opiniach w sprawie obniżenia poziomu emisji CO₂ EKES zawsze zdecydowanie popierał wszelkie inicjatywy legislacyjne Komisji, które wyznaczają konkretne i widoczne cele w zakresie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, przyczyniające się w zasadniczy sposób do walki ze zmianami klimatu.

1.2 EKES popiera cele omawianego rozporządzenia polegające na stopniowym i rzeczywistym obniżeniu emisji CO₂ do poziomu 130 g/km do 2012 r. dzięki udoskonaleniom konstrukcji silników.

1.3 Ponadto EKES oczekuje, że wszystkie zainteresowane strony zaangażują się w działania służące osiągnięciu — dzięki zintegrowanemu podejściu — celu 120 g/km do 2012 r. zgodnie z założeniami komunikatu Komisji z lutego 2007 r. i wzywa Radę oraz Parlament Europejski do szybkiego zatwierdzenia wszystkich aktów prawnych, które mogłyby pozytywnie wpłynąć na walkę ze zmianami klimatu.

1.3.1 EKES zaleca Komisji wyznaczenie celów długoterminowych zgodnie ze wskazaniami Parlamentu Europejskiego: trzeba będzie ustalić bardziej ambitne rozwiązania na rok 2020.

1.4 EKES w szczególności wyraża nadzieję na szybkie przyjęcie wniosku dotyczącego dyrektywy COM(2005) 261

końcowy w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi, na ulepszenie dyrektywy 1999/94/EWG w sprawie oznakowania informującego o emisjach CO₂ i wzywa Komisję do koordynowania i proponowania inicjatyw w dziedzinie reklamy i marketingu przemysłu motoryzacyjnego służących promocji pojazdów bardziej oszczędnych pod względem zużycia paliwa.

1.5 Decyzja o przyjęciu specjalnego aktu prawnego dla przemysłu motoryzacyjnego wydaje się konieczna, by zakończyć okres przyjmowania przez przedsiębiorstwa dobrowolnych zobowiązań, które — chociaż korzystne z punktu widzenia wyników osiągniętych w zakresie obniżenia poziomu emisji CO₂ przez samochody osobowe — okazały się niewystarczające do realizacji wytyczonych celów.

1.6 Wyrażając poparcie dla wytyczonej strategii i sposobu jej realizacji, EKES wnioskuje o opracowywanie realistycznych przepisów i o zachowanie przy tym właściwej równowagi pomiędzy konieczną poprawą stanu środowiska naturalnego, ochroną miejsc pracy w branży zatrudniającej 13 milionów pracowników i utrzymaniem pełnej konkurencyjności przedsiębiorstw europejskich w sektorze o strategicznym znaczeniu dla gospodarki europejskiej.

1.7 Z zadowoleniem przyjmuje wybór rozporządzenia jako instrumentu prawnego mogącego zagwarantować bezpośrednie przestrzeganie decyzji, które zostaną przyjęte i uniknięcie ewentualnych zakłóceń konkurencji. Potrzebna jest uważna ocena harmonogramu i konkretnych założeń proponowanych działań, a także uzyskanie dla nich bardziej powszechnego poparcia, w celu utrzymania i wzmocnienia na rynku globalnym konkurencyjności europejskich przedsiębiorstw oraz w celu zapobieżenia powstawaniu sztucznych korzyści dla pewnych segmentów produkcji w tym sektorze.

1.8 W tym celu Komitet proponuje Komisji uwzględnienie możliwości zastąpienia obecnego systemu określania poziomów emisji opartego wyłącznie na masie pojazdów (obowiązującego w Japonii) alternatywnymi parametrami, takimi jak na przykład powierzchnia postojowa (iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi), obowiązującymi dla pojazdów ciężarowych w Stanach Zjednoczonych.

1.9 EKES wzywa o zwrócenie większej uwagi na nachylenie funkcji liniowej (stopień procentowy nachylenia) ze względu na to, że ma ono bezpośredni wpływ na obciążenia dzielone wśród producentów. Sama Komisja w dokumencie streszczającym ocenę skutków [SEC (2007)1724] oświadcza: „W celu osiągnięcia równowagi między kryteriami, na podstawie wstępnej analizy na obecnym etapie należy dogłębniej rozważyć zakres nachyleń między 50° i 80°, w domyśle przyznając, że ocena oddziaływania na tak wrażliwy temat wymaga jeszcze znacznego ulepszenia. Wybór nachylenia równego 60° pozostawia problemy bez rozwiązania i mógłby wywołać spór z niektórymi producentami, którzy uważają, że taki wybór nie jest ani słuszny, ani wyważony. EKES zaleca, by ostateczna decyzja, podjęta po odpowiednim rozważeniu sprawy, nie była źródłem korzyści czy szkód dla kogokolwiek.

1.10 Kolejny aspekt wymagający uważnej oceny to wprowadzenie w życie kar przewidzianych w art. 7 analizowanego rozporządzenia. EKES popiera zamiar ich wprowadzenia ze względu na wywoływany przez nie zdecydowany efekt zniechęcenia, ale uważa, że ich silnie progresywny charakter nie pozwoli przemysłowi europejskiemu na dostosowanie się w odpowiednim czasie do wyznaczonych wartości. Środki te wydają się niewspółmierne w stosunku do innych sektorów i naruszają wewnętrzną równowagę pomiędzy producentami małych i średnich pojazdów a producentami dużych pojazdów, gdyż w stosunkowo większym stopniu wpływają na tych pierwszych.

1.11 EKES uważa, że środki te progresywnie znacznie rosną i że zostaną ostatecznie przerzucone na ceny końcowe, a zatem obciążą konsumenta, zakłócając ewentualnie konkurencję i spowalniając odnowę parku samochodowego. Zachęca zatem Komisję do podjęcia działań na rzecz utrzymania zasobów uzyskanych z tych środków wewnątrz branży motoryzacyjnej i wykorzystania ich jako zachęty do zastępowania pojazdów wywołujących większe zanieczyszczenie oraz do finansowania programów informacyjnych uwrażliwiających klientów, by zwracali większą uwagę na wartości emisji CO₂ przy zakupie samochodu, a także jako uzupełnienia ogromnych środków potrzebnych w dziedzinie badań i rozwoju.

1.12 Ze względu na wagę potencjalnych wyników, EKES uznaje w istocie, że dla osiągnięcia spodziewanych postępów w tym sektorze zasadnicze znaczenie mają badania naukowe. Wychodzi przy tym z założenia, że po pierwszym etapie, na którym wyniki można osiągnąć przy użyciu istniejącej techno-

logii, w przyszłości można się z dużą pewnością spodziewać konieczności dokonania „przełomu technologicznego” polegającego na wprowadzeniu wyższego poziomu technologii.

1.13 Według EKES-u podjęcie badań naukowych wymaga ogromnych zasobów i znacznego zaangażowania w tym kierunku, począwszy od niezbędnej koordynacji realizowanych już obecnie inicjatyw w poszczególnych państwach członkowskich, na uczelniach wyższych i we wszystkich ośrodkach doskonałości technologicznej na różnych poziomach, przy jednoczesnym zapewnieniu i wspieraniu bezpośredniego udziału producentów.

1.14 Mając to na uwadze, EKES uważa, że na całe środowisko naukowe mobilizująco może wpłynąć utworzenie wspólnej inicjatywy technologicznej (WIT) specjalnie dla branży motoryzacyjnej.

1.15 Komitet sądzi, że ocena oddziaływania nie wydaje się wystarczająco wnikliwa, jak wykazała sama Rada ds. Oceny Wpływu. Dokument SEC(2007) 1725 apeluje o naświetlenie wpływu, jaki wniosek może wywrzeć na realizację założonych celów, poprzez wyjaśnienie ewentualnych rozbieżności między wynikami *ex ante* a modelem REMOVE. Ponadto trzeba przeprowadzić dodatkową analizę innych wrażliwych zmiennych, takich jak cena paliwa i autonomiczny wzrost masy (AM). Należy pogłębić analizę i ocenę oddziaływania na szczeblu regionalnym, szczególnie na zatrudnienie, na sytuację dostawców branży motoryzacyjnej i na konkurencyjność międzynarodową.

1.16 EKES uważa, że by zapewnić powodzenie tak szczegółowo opracowanej strategii, należy przedsięwziąć odpowiednie środki wspierające i chroniące strukturę przemysłową w Europie, w celu utrzymania — a być może również wzmocnienia — obecnego poziomu konkurencyjności i utrzymania wysokiej jakości zatrudnienia w tym sektorze. EKES uważa, że należałoby przewidzieć okres „przejściowy” polegający na tym, że cel na rok 2012 byłby wyznaczony na poziomie nie niższym niż 80 % ostatecznego celu, a następnie poziom ten wzrastałby stopniowo dochodząc do poziomu celu ostatecznego w 2015 r.

1.17 Istotnym elementem dla osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska i dla zachowania konkurencyjności jest ściśle przestrzeganie ograniczeń poziomów emisji w odniesieniu do wszystkich samochodów osobowych wprowadzanych na rynek w Europie, lecz produkowanych poza terytorium Wspólnoty. Takie ograniczenia poziomów emisji będą stosowane do samochodów importowanych.

1.18 Uznając omawiany wniosek za początek działań mających na celu globalne podejście do problemów związanych z wpływem transportu na środowisko naturalne, Komitet zwraca się do Komisji o szybkie przygotowanie odpowiednich nowych przepisów prawnych, które będą mogły ograniczyć emisję CO₂ spowodowaną przez samochody dostawcze, pojazdy ciężarowe o dużej ładowności i pojazdy dwukołowe, zbierając wszystkie dane dotyczące emisji z tych pojazdów.

1.19 EKES stwierdza, że choć polityka dotycząca branży motoryzacyjnej jest ważna, nie wyczerpuje bardziej kompleksowych wysiłków, jakie należy poświęcić ogólnie polityce transportowej. Stanowi jednak decydującą wskazówkę dla całego sektora, kierującą go w stronę celów realizowanych już przez inne branże przemysłu europejskiego.

1.20 EKES podkreśla, że jednocześnie z realizacją działań planowanych specjalnie dla tego sektora, należy dążyć do osiągnięcia wyznaczonych celów również poprzez oddziaływanie na popyt i takich inicjatyw oczekuje. Według EKES-u należy sprzyjać sztywnej polityce zastępowania w coraz większym stopniu transportu drogowego innymi rodzajami transportu, które powodowałyby mniejsze emisje gazów cieplarnianych, jak transport kolejowy, żegluga rzeczna, transport zbiorowy i w miarę możliwości środkami transportu o bardzo niskim poziomie emisji.

1.21 EKES nie popiera propozycji czasowego odstępstwa zawartej w art. 9 rozporządzenia w jej obecnej formie, gdyż odstępstwo to powoduje wyraźną różnicę w traktowaniu producentów. Zdaniem EKES-u bardzo ważne jest, by rozporządzenie nie stworzyło warunków sprzyjających powstaniu korzyści zakłócających konkurencję.

1.22 EKES zaleca opracowanie modelu uwzględniającego w obliczeniach CO₂ wszystkie emisje związane z produkcją samochodów. „Ślad ekologiczny” spowodowany emisją CO₂ powinien być brany pod uwagę w odniesieniu do całego cyklu życia pojazdów.

1.23 Dla osiągnięcia tego celu trzeba rozpocząć debatę na temat stylu życia. Jest to temat, na który EKES wypowiadał się już ostatnio w specjalnych opiniach. Ogólnie bowiem uznaje się, że jeżeli będzie postępowała obecna tendencja do wzrostu liczby prywatnych samochodów, o coraz większych rozmiarach, i do preferowania pojazdów powodujących wysoki poziom emisji gazów cieplarnianych i NO_x, nie uda się osiągnąć celu ograniczenia o 20 % emisji CO₂, na co w żadnym wypadku nie można pozwolić.

2. Wstęp: kontekst wniosku

2.1 Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 94/69/WE z dnia 15 grudnia 1993 r., nakłada na wszystkie strony obowiązek opracowania i realizacji programów mających na celu ograniczenie zmian klimatu.

2.2 Przyjmując to zalecenie, Komisja stopniowo opracowywała szereg środków prawodawczych, które w styczniu 2007 r. umożliwiły Unii Europejskiej zaproponowanie podczas negocjacji międzynarodowych całkowitego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 30 %, w porównaniu z poziomem z roku 1990, wraz z redukcją o 20 % do 2020 r. Cele te zostały następnie przyjęte przez Radę i Parlament Europejski.

2.3 Przeprowadzając analizę poszczególnych sektorów, stwierdzono, że w latach 1990-2004 nastąpił ogólny spadek emisji gazów cieplarnianych o 5 %, natomiast w sektorze transportu poziom emisji wzrósł o 26 %.

2.4 Z tego względu konieczne stały się konkretne środki prawodawcze mające na celu dostosowanie przemysłu motoryzacyjnego do globalnej tendencji do ograniczania emisji gazów cieplarnianych, ze szczególnym uwzględnieniem sektora

pojazdów osobowych, które są szczególnie problematyczne, gdyż odpowiadają za 12 % całkowitych emisji dwutlenku węgla (CO₂) stanowiącego — jak wiadomo — główny rodzaj gazu cieplarnianego.

2.5 Z jednej strony w przemyśle motoryzacyjnym widoczny jest znaczny postęp technologiczny, który w latach 1995-2004 umożliwił obniżenie o 12,4 % emisji CO₂ dzięki mniejszemu zużyciu paliwa, a z drugiej strony stały wzrost popytu na transport oraz rozmiar pojazdów całkowicie zniweczył te korzyści, prowadząc wręcz do zwiększenia całkowitych emisji gazów cieplarnianych w transporcie.

2.6 Taki rozwój sytuacji wraz z brakiem konkretnych inicjatyw czyni mało prawdopodobnym osiągnięcie wyznaczonego celu 120 g CO₂/km w odniesieniu do średniego poziomu emisji nowych samochodów.

3. Kluczowe etapy strategii Komisji

3.1 Strategia wspólnotowa na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ zaczęła nabierać konkretnych kształtów w 1995 r. Jej podstawę stanowiły:

- dobrowolne zobowiązania przemysłu motoryzacyjnego do zmniejszenia emisji;
- ulepszenie informowania konsumentów;
- promowanie pojazdów wykorzystujących mniej paliwa poprzez zastosowanie środków podatkowych.

3.2 W 1998 r. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) zobowiązało się obniżyć średni poziom emisji nowych samochodów osobowych do 2008 r. do 140 g CO₂/km, a następnie producenci japońscy (JAMA) i koreańscy (KAMA) podjęli to samo zobowiązanie do 2009 r.

3.3 Komisja uznała te zobowiązania, wydając zalecenie 1999/125/WE (w sprawie dobrowolnego porozumienia ACEA), 2000/303/WE (w sprawie dobrowolnego porozumienia KAMA) oraz 2000/304/WE (w sprawie dobrowolnego porozumienia JAMA). Jeżeli chodzi o kontrolę emisji, przyjęła ona decyzję nr 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych.

3.4 7 lutego 2007 r. Komisja przyjęła dwa równoległe komunikaty dla przemysłu motoryzacyjnego:

- „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”, COM (2007) 19 wersja ostateczna (opinia CESE TEN/301, sprawozdawca: Virgilio RANOCCHIARI);
- „Ramy prawne podstawą do zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.” — CARS 21, COM (2007) 22 wersja ostateczna (opinia CESE INT/351, sprawozdawca: Francis DAVOUST).

3.5 W komunikatach tych podkreślono postępy poczynione na drodze do osiągnięcia celu 140 g CO₂/km do 2008-2009 r., lecz stwierdzono, że ze względu na brak innych środków cel 120 g CO₂/km dla nowych samochodów nie zostanie osiągnięty.

3.6 Oba komunikaty proponują przyjęcie zintegrowanego podejścia koncentrującego się na dwóch kierunkach działania:

- obowiązkowym ograniczeniu emisji CO₂ poprzez udoskonalenie konstrukcji silników pojazdów z myślą o osiągnięciu średniego poziomu emisji w wysokości 130 g/km;
- dalszym ograniczeniu poziomu emisji o 10 g CO₂/km poprzez środki uzupełniające, takie jak inne urządzenia technologiczne instalowane w samochodach osobowych (wskaźnik zmiany biegów, wskaźnik ciśnienia powietrza w oponach, opony o niskich oporach toczenia, klimatyzatory o dużej wydajności itp.), a także **większe wykorzystanie biopaliw**.

3.7 W omawianych komunikatach Komisja zwraca uwagę, że dążąc do osiągnięcia średniego poziomu emisji dla nowych samochodów, należy brać pod uwagę następujące elementy:

- neutralność z punktu widzenia konkurencji;
- sprawiedliwość społeczną podejmowanych decyzji i ich zgodność z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- unikanie jakichkolwiek nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między producentami;
- całkowitą zgodność z celami z Kioto.

3.8 Ramy zaproponowane i potwierdzone przez Radę ds. Konkurencyjności oraz Radę ds. Transportu opierają się na założeniu, że wszyscy producenci samochodów wzmogą wysiłki na rzecz produkcji bardziej ekologicznych samochodów, dbając jednocześnie o maksymalną oszczędność kosztów.

3.9 Oznacza to, że należy przyjąć zintegrowane podejście do ograniczenia emisji CO₂, które stosowałyby wszystkie podmioty i które podkreślałyby stosowność wniosku legislacyjnego, za pośrednictwem którego osiągnięto by założone cele, zachowując jednocześnie globalną konkurencyjność przemysłu motoryzacyjnego.

4. Wniosek Komisji

4.1 Omawiany wniosek dotyczący rozporządzenia COM(2007) 856 ma na celu „obniżenie poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych” oraz osiągnięcie średniego poziomu emisji w wysokości 130 g/km do 2012 r. Wniosek stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii M₁, zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, oraz — zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) — do pojazdów, które po raz pierwszy rejestruje się we Wspólnocie i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Wspólnoty.

4.2 Zgodnie ze zintegrowanym podejściem wniosek zostanie uzupełniony o inne środki mogące obniżyć emisję o dodatkowe 10 g CO₂/km, tak by osiągnąć ostateczny cel 120 g CO₂/km wyznaczony w komunikacie COM(2007) 19.

4.3 By określić poziomy emisji CO₂, rozporządzenie uwzględni:

- konsekwencje tych działań dla rynków i konkurencyjności producentów;
- promowanie innowacji;
- zmniejszenie zużycia energii.

4.4 Omawiane rozporządzenie ma ponadto na celu:

- zachęcić przemysł motoryzacyjny do inwestowania w nowe technologie;
- aktywne promowanie innowacji ekologicznych;
- uwzględnienie przyszłego rozwoju technologii;
- podniesienie konkurencyjności europejskiego przemysłu;
- stworzenie wysokiej jakości miejsc pracy.

4.5 Zdaniem Komisji omawiane rozporządzenie jest zgodne z innymi celami i obszarami polityki Unii i zostało sporządzone po szeroko zakrojonych konsultacjach, dzięki bezpośredniemu wkładowi grupy roboczej, którą słusznie powołano w ramach europejskiego programu na rzecz zmian klimatu (grupa CARS 21) przy bezpośrednim udziale wszystkich zainteresowanych stron.

4.6 **Podstawa prawna.** Art. 95 traktatu EWG wydaje się odpowiedni do zagwarantowania równości traktowania wszystkich podmiotów i zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia oraz środowiska.

4.7 **Zasada pomocniczości i proporcjonalności.** Wniosek przestrzega tych zasad, gdyż — nie leżąc w wyłącznej kompetencji Wspólnoty — unika tworzenia przeszkód w rynku wewnętrznym i, przyjmując środki prawodawcze na szczeblu wspólnotowym, upraszcza działania w celu zharmonizowanego ograniczenia wpływu samochodów osobowych na zmiany klimatu.

4.8 **Wybór instrumentu legislacyjnego.** Zdaniem Komisji wniosek dotyczący rozporządzenia wydaje się najbardziej odpowiedni do zagwarantowania bezpośredniego poszanowania postanowień, które zostaną przyjęte, przy jednoczesnym uniknięciu zakłóceń konkurencji mogących wpłynąć na rynek wewnętrzny.

4.9 **Monitoring.** Informacje o emisjach dwutlenku węgla przez nowe samochody osobowe, mierzonych w ujednolicony sposób przy użyciu metod ustalonych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007, powinny być gromadzone przez poszczególne państwa członkowskie, a następnie przekazywane Komisji przy zastosowaniu procedury przewidzianej w art. 6.

4.10 Certyfikat zgodności. Dyrektywa 2007/46/WE stanowi, że do każdego nowego samochodu osobowego producenti zobowiązani są wydać certyfikat zgodności oraz że jest to niezbędny instrument, na podstawie którego państwa członkowskie zezwalają na rejestrację nowego samochodu osobowego oraz dopuszczają go do użytku, z wyjątkiem odstępstw przewidzianych w art. 9 rozporządzenia.

4.11 Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji. Art. 7 omawianego rozporządzenia proponuje, by począwszy od 2012 r., jeżeli emisje CO₂ przekroczy docelowy poziom, na producenta lub na zarządzającego grupą nakładano opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji. Opłata ta znacznie wzrosła w latach następujących po 2012 r. i powinna być traktowana jako dochód budżetu Unii Europejskiej.

5. Strategiczna propozycja Parlamentu Europejskiego

5.1 W swej rezolucji przyjętej 24 października 2007 r. Parlament Europejski z zadowoleniem przyjął strategię Komisji, lecz zaproponował, by obowiązujące poziomy emisji zostały wprowadzone począwszy od 2011 r., aby zapewnić osiągnięcie poziomu emisji wynoszącego 125 g CO₂/km w 2015 r. wyłącznie za sprawą udoskonaleń technicznych w pojazdach. Parlament nalegał również na podjęcie kolejnego kroku, wyznaczając cel długoterminowy 95 g CO₂/km do 2020 r. i życząc sobie, by do 2025 r. osiągnięto poziom emisji wynoszący 70 g CO₂/km, z zastrzeżeniem kontroli osiągniętych wyników do 2016 r.

6. Znaczenie zachowania konsumentów

6.1 Zachowanie konsumentów nabiera dużego znaczenia dla osiągnięcia pozytywnych wyników w zakresie obniżenia emisji CO₂ w pojazdach osobowych. Dążąc do zwiększenia wkładu użytkowników w osiągnięcie wyznaczonych celów Komisja rozpoczęła prace przygotowawcze nad zmianą dyrektywy 1999/94/WE odnoszącej się do informowania konsumentów o zgodności nowych samochodów z celami w zakresie emisji oraz o wpływie tych celów na oszczędności paliwa.

7. Uwagi ogólne

7.1 Podobnie jak w poprzednich opiniach w sprawie wniosków legislacyjnych dotyczących obniżenia emisji CO₂ zaproponowanych przez Komisję, Komitet potwierdza swe poparcie dla wszystkich inicjatyw wspólnotowych, których celem jest osiągnięcie konkretnego poziomu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych jako zasadniczego aspektu walki ze zmianami klimatu.

7.2 Komitet zgadza się co do celów wyznaczonych w omawianym wniosku dotyczącym rozporządzenia, zarazem przedstawia jednak do nich poniższe uwagi, i zwraca się do Rady oraz Parlamentu Europejskiego o szybkie przyjęcie całego opracowywanego obecnie prawodawstwa mogącego wpłynąć pozytywnie na zmiany klimatu.

7.3 Komitet zwraca się do instytucji europejskich o szybkie przyjęcie dyrektywy COM(2005) 261 w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi, która przyczyni się do szybszego osiągnięcia celu, zachęcając przedsiębiorstwa do większego zaangażowania oraz o podjęcie działań na rzecz szyb-

kiego ulepszenia dyrektywy 1999/94/WE odnoszącej się do przekazywania poprzez specjalne etykiety informacji o emisjach CO₂, a także o koordynację i proponowanie inicjatyw w dziedzinie reklamy i marketingu sektora motoryzacyjnego, które przewidywałyby promocję pojazdów bardziej oszczędnych pod względem zużycia paliwa oraz zakaz reklamowania pojazdów powodujących większe zanieczyszczenie.

7.4 Odnosząc się konkretnie do omawianego rozporządzenia, Komitet popiera wybór art. 95 traktatu, gdyż wydaje się on odpowiedni do zagwarantowania równego traktowania wszystkich podmiotów, a także zapewnia wysoki poziom ochrony zdrowia i środowiska.

7.5 Z zadowoleniem przyjmuje wybór rozporządzenia jako instrumentu prawnego mogącego zagwarantować bezpośrednie poszanowanie postanowień, które zostaną przyjęte, przy jednoczesnym uniknięciu ewentualnych zakłóceń konkurencji. Wybór ten wydaje się konieczny po upływie okresu przyjmowania przez przemysł motoryzacyjny dobrowolnych zobowiązań, które — chociaż korzystne z punktu widzenia wyników osiągniętych w zakresie poziomu emisji CO₂ przez samochody osobowe — okazały się niewystarczające do realizacji wytyczonych celów.

7.6 Komitet popiera propozycję zmniejszenia średniego poziomu emisji CO₂ do 130 g/km poprzez udoskonalenie konstrukcji silników, choć żałuje, że bardziej ambitny cel 120 g/km, pierwotnie przewidziany na 2012 r., nie wydaje się już wykonalny. Dostrzega fakt, że Komisja proponuje obecnie osiągnięcie emisji 120 g/km w inny sposób, dzięki przyjęciu zintegrowanego podejścia, obejmującego m.in. wyższe normy dla opon, informowanie konsumentów, zachęty do ekologicznego stylu jazdy⁽¹⁾, a zwłaszcza szersze stosowanie biopaliw. Jednak z uwagi na rosnące wątpliwości co do wykonalności i celowości założeń dotyczących korzystania z biopaliw w transporcie Komitet nie postrzega tego jako zadowalającej alternatywy.

7.7 Komitet zaleca zatem, by Komisja wyznaczyła teraz nowe cele dla sektora motoryzacyjnego dotyczące poprawy wyników samochodów w zakresie emisji CO₂ w nadchodzących latach. Sądzimy, że wyznaczanie teraz stopniowo coraz bardziej ambitnych celów na przyszłe lata w jasny sposób zasygnalizowałoby normy, które będą obowiązywać w tych latach, umożliwiając przemysłowi europejskiemu odpowiednie dostosowanie swoich planów produkcyjnych.

7.8 Komitet uważa, że osiągnięcie tego celu byłoby istotnym wkładem przemysłu motoryzacyjnego do walki z emisją gazów cieplarnianych w sektorze transportu, gdyż doprowadziłoby ono w tym okresie do zmniejszenia emisji CO₂ o 400 mln ton.

7.9 Komitet uważa, że osiągnięcie ambitnych celów, zarówno bezpośrednich, jak i długoterminowych, wymaga kluczowego wkładu w formie dużych inwestycji w dziedzinie badań naukowych i rozwoju, które mogłyby powiązać ze sobą i skoordynować inicjatywy realizowane obecnie w poszczególnych państwach członkowskich, na uczelniach wyższych i we wszystkich ośrodkach doskonałości technologicznej tego sektora, zapewniając ponadto bezpośredni udział producentów.

⁽¹⁾ Opinia CESE Dz.U. C 44 z 16.2.2008, sprawozdawca: Virgilio RANOCCHIARI.

7.9.1 EKES wskazuje Komisji i państwom członkowskim konieczność przyjęcia środków wsparcia dochodów, również w postaci zachęt podatkowych, dla rodzin wielodzietnych, które zmuszone są do korzystania z dużych samochodów. Należałoby również zastanowić się nad sytuacją na rynkach wschodnioeuropejskich, gdzie średni okres eksploatacji parku samochodowego jest bardzo wysoki i gdzie sprzedawane są samochody z drugiej i trzeciej ręki, bardzo zanieczyszczające środowisko. Należałoby poszukać w tych krajach sposobów na zachęcenie do wymiany samochodów poprzez specjalne przepisy. To oczywiste, że kraje o niższym dochodzie na mieszkańca nie mogą czerpać takich samych korzyści z ogólnego zmniejszenia emisji, gdyż ich mieszkańcy nie mogą sobie pozwolić na zakup bardziej wydajnych samochodów, które są prawdopodobnie również droższe.

7.10 Wydaje się oczywiste, że o ile w najbliższych latach odpowiednie wyniki osiągnąć można przy użyciu obecnej technologii, to w przyszłości konieczne będzie rozważenie procesów „stanowiących przełom technologiczny” poprzez wprowadzenie wyższego poziomu technologii.

7.11 Mając to na względzie, Komitet uważa, że na całe środowisko naukowe bardzo mobilizująco może wpłynąć utworzenie wspólnej inicjatywy technologicznej (WIT) na podstawie systemu współfinansowania poprzez dużą ilość środków z budżetu europejskiego i równie wysoki wkład ze strony przedsiębiorstw, tak jak ostatnio zaproponowano w odniesieniu do tak istotnych sektorów, jak ognia wodorowe i paliwowe, lotnictwo i transport lotniczy, innowacyjne leki, systemy informatyczne oraz nanoelektronika.

7.12 Komitet przyjmuje z zadowoleniem politykę nakładania kar za nieosiągnięcie zaproponowanych celów począwszy od 2012 r., tak jak przewiduje art. 7 omawianego rozporządzenia, gdyż popiera odstrasżający charakter tego środka, lecz jego zdaniem pochodzące z nich środki powinny zostać przeznaczone na działania dotyczące przemysłu samochodowego, takie jak:

- wzmocnienie wszystkich inicjatyw w zakresie badań i rozwoju;
- inwestycje w szkolenia zawodowe;
- finansowanie środków, które zachęcą właścicieli starych pojazdów powodujących zanieczyszczenia do ich zastąpienia;
- przeprowadzenie kampanii informacyjnych w celu uwrażliwienia konsumentów na potrzebę uwzględnienia emisji szkodliwych gazów przy dokonywaniu zakupów;
- wspieranie lokalnego transportu publicznego.

7.13 Komitet uważa, że te środki i ich w dużym stopniu progresywny charakter nie odpowiadają zdolności europejskiego przemysłu do dostosowania swojej branży produkcyjnej do nowych ograniczeń poziomów emisji. Środki karne, które z dużym prawdopodobieństwem wpłyną na system cen końcowych, wydają się szczególnie wysokie i mogą stanowić czynnik zakłócający konkurencję oraz pogorszyć sytuację tego sektora w porównaniu do innych sektorów. Trzeba znaleźć rozwiązanie, które zharmonizuje te obciążenia, biorąc pod uwagę średnie koszty ponoszone przez inne działy produkcji, których dotyczy ograniczenie emisji CO₂.

7.14 Komitet proponuje Komisji uwzględnienie możliwości zastąpienia obecnego systemu określania poziomów emisji opartych na masie pojazdów alternatywnymi parametrami, takimi jak na przykład powierzchnia postojowa (powierzchnia postojowa samochodu osobowego jest iloczynem rozstawu kół i rozstawu osi).

7.15 Nachylenie funkcji liniowej (tzn. stopień procentowy nachylenia) wpłynie na obciążenie dzielone między producentów i na skutki dla środowiska. Im bardziej nachylenie to zbliża się do 100, tym mniejsze będą obciążenia dla producentów samochodów o dużej masie oraz przeciwnie, im bardziej nachylenie to zbliża się do zera, tym większe będzie zaangażowanie w osiągnięcie celów (nachylenie wynoszące 80° pozwala na 6 g dodatkowych emisji, nachylenie 20° tylko 1,5 g dodatkowych emisji). Komisja wskazała nachylenie równe 60° (dozwolone 4,6 g dodatkowych emisji). Komitet wzywa Komisję do dogłębniejszego rozważenia tej propozycji, tak by absolutnie uniknąć wydania rozporządzenia, które byłoby bardziej korzystne lub niekorzystne dla jakiegokolwiek przedsiębiorstwa.

7.16 Gdyby Komisja utrzymała swoje stanowisko w odniesieniu do masy, zmiana nachylenia w 2010 r. nie miałaby większego sensu i należałoby wziąć pod uwagę wzrost masy od 2013 r.

7.17 Komitet zwraca się do Komisji o szybkie przygotowanie odpowiednich nowych przepisów prawnych, które będą mogły ograniczyć emisję CO₂ powodowaną przez samochody dostawcze, pojazdy ciężarowe o dużej ładowności oraz pojazdy dwukołowe, w odniesieniu do których potrzebne są wiarygodne i sprawdzone dane dotyczące faktycznych emisji.

7.18 Komitet wzywa Komisję do należytego uwzględnienia — wraz z niepodważalnymi aspektami ochrony środowiska — wnikliwej oceny wpływu, jaki rozwój tego złożonego procesu może wyrzucić na zatrudnienie 13 mln pracowników, którzy są obecnie zatrudnieni w całej branży motoryzacyjnej. Z uwagi na wzrost cen ropy oraz fakt, że konsumenci chcą oszczędzać na paliwie, europejscy producenci samochodów mogliby, produkując bardziej efektywne samochody, zyskać przewagę konkurencyjną, co wpłynęłoby korzystnie na zatrudnienie w UE.

7.19 Komitet uważa, że należy przedsięwziąć odpowiednie, konkretne środki na rzecz badań nad nowymi, innowacyjnymi i efektywnymi technologiami, w celu utrzymania — a być może również wzmocnienia — obecnego poziomu konkurencyjności i wysokiej jakości zatrudnienia w europejskim przemyśle samochodowym.

7.20 Zdaniem Komitetu istotnym elementem tego procesu jest skwapliwe i stanowcze stosowanie ograniczeń poziomów emisji w odniesieniu do wszystkich samochodów osobowych wprowadzanych na rynek w Europie, lecz produkowanych poza terytorium Wspólnoty. Takie ograniczenia poziomów emisji będą obliczane na podstawie wielkości importu.

7.21 Komitet uważa, że sprawozdania z poczynionych postępów przewidziane w 2010 r. będą istotnym momentem oceny całej strategii i z tego względu wnosi, by został włączony do udziału w tych ocenach okresowych, wraz z możliwością wyrażenia swojego własnego zdania.

7.22 Komitet sądzi, że ocena oddziaływania nie wydaje się wystarczająco wnikliwa. Zważywszy na znaczenie tego zagadnienia, Rada ds. Oceny Wpływu wystąpiła z sugestią bardziej dogłębnego rozważenia niektórych problematycznych punktów.

7.23 Dokument SEC(2007) 1725 apeluje o naświetlenie wpływu, jaki wniosek może wyrzucić na skład floty pojazdów i, co za tym idzie, na realizację założonych celów, poprzez wyjaśnienie ewentualnych rozbieżności między wynikami *ex ante* a modelem REMOVE⁽²⁾; postuluje również sporządzenie dodatkowej analizy wrażliwości niektórych zmiennych, takich jak cena paliwa i autonomiczny wzrost masy (AMI), a także przeprowadzenie oceny wpływu na szczeblu regionalnym, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, i dodatkowej oceny branży dostawców w sektorze motoryzacyjnym oraz konkurencyjności międzynarodowej. Komitet zgadza się z tymi sugestiami i wyraża życzenie, by ocena oddziaływania była dogłębna i kompletna.

7.24 Komitet podkreśla potrzebę połączenia przygotowanych środków ze wzmocnieniem polityki ograniczania popytu w dziedzinie transportu poprzez zastępowanie coraz większej części transportu drogowego innymi środkami, które powodowałyby mniejsze emisje gazów cieplarnianych, takimi jak transport kolejowy, żegluga rzeczna, transport zbiorowy itp.

7.25 EKES nie zgadza się z propozycją zastosowania czasowego odstępstwa przewidzianego w art. 9 rozporządzenia. W obecnej formie jest ona niezgodna z zasadą równego traktowania przedsiębiorstw, gdyż w praktyce powoduje zakłócenie konkurencji w tym specyficznym segmencie rynku, w którym produkty są do siebie podobne i mają podobne cechy. EKES uważa w istocie, że odstępstwo powinno zostać przyznane

wszystkim producentom (powiązany z innymi bądź nie) konkurującym ze sobą w tym samym segmencie rynku, który jest zresztą bardzo niewielki (0,2 %).

7.26 EKES zaleca Komisji wyznaczenie długoterminowych celów, zgodnie ze wskazaniami Parlamentu Europejskiego: począwszy od 2020 r. trzeba będzie wypracować bardziej ambitne rozwiązania, zwracając szczególną uwagę na to, czy są wykonalne w praktyce. Niezbędne jest dalsze ograniczanie emisji i wysyłanie jednoznacznych sygnałów świadczących o chęci wytrwania na tej drodze.

7.27 EKES zaleca opracowanie modelu uwzględniającego w obliczeniach CO₂ wszystkie emisje związane z produkcją samochodów. Na przykład w niektórych krajach wiele komponentów sprowadzanych jest z daleka, co przyczynia się do podniesienia poziomu emisji w przeliczeniu na jeden wyprodukowany samochód, zanim jeszcze zostanie on wprowadzony do ruchu. Należy uwzględnić „ślad ekologiczny” spowodowany emisją CO₂ w odniesieniu do całego cyklu życia pojazdów, łącznie z emisją CO₂ powstałą w wyniku ich złomowania.

7.28 W niektórych ze swych poprzednich opinii Komitet nakłaniał Komisję do zainicjowania debaty na temat stylu życia. Zgadając się z zaproponowanymi celami, Komitet odnotowuje, że jeżeli tendencja do wzrostu liczby prywatnych samochodów osobowych, pojazdów drogowych do przewozu towarów oraz innych środków transportu, które powodują wysoki poziom emisji gazów cieplarnianych i NO_x, utrzyma się na obecnym poziomie, a także sprawdzą się prognozy Komisji dotyczące wzrostu, to niemożliwe będzie osiągnięcie celu ograniczenia emisji CO₂ o 20 %, wytyczonego w ostatnich wnioskach Komisji.

Bruksela, 17 września 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁾ REMOVE jest modelem służącym do analizy oceny efektywności środków technicznych i nietechnicznych pod względem kosztów, które to środki mają na celu obniżenie poziomu emisji całego sektora transportu i podniesienie jakości powietrza w 21 krajach: UE-15, Szwajcarii, Norwegii, Republice Czeskiej, na Węgrzech, w Polsce i Słowenii (cztery nowe kraje wybrano na podstawie dostępności danych).