

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”**

COM(2007) 19 wersja ostateczna

(2008/C 44/11)

Dnia 7 lutego 2007 r. Komisja, działając na podstawie art. 175 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 5 października 2007 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 439. sesji plenarnej w dniach 24-25 października 2007 r. (posiedzenie z dnia 24 października) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 142 do 1 — 2 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

## 1. Streszczenie i zalecenia

1.1 Komitet wspiera inicjatywę Komisji Europejskiej mającą na celu dokonanie przeglądu strategii wspólnotowej na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z ruchu drogowego.

1.2 Propozycja Komisji Europejskiej, którą Rada zamierza potwierdzić, dotyczy ograniczenia do 2012 r. emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych do 130 g/km poprzez wprowadzenie udoskonaleń technologicznych do silników. Jeżeli będzie to możliwe z technicznego punktu widzenia, dalsze ograniczenie o 10 g/km należy przeprowadzić dzięki alternatywnym działaniom technologicznym i większemu wykorzystaniu biopaliw, tak by do 2012 r. osiągnąć cel globalny wynoszący 120 g/km.

1.3 Komitet uważa, że ta ambitna inicjatywa może się powieść jedynie wówczas, gdy będzie realizowana za pomocą wyważonych i zróżnicowanych działań, a także w ramach czasowych uwzględniających potrzebę dostosowania przez producentów wybranych rozwiązań technologicznych do wszystkich produkowanych modeli, co jest skomplikowane i pociąga za sobą niejednakowe koszty. Innymi słowy, polepszenie parametrów samochodów osobowych pod względem emisji CO<sub>2</sub> powinno odpowiadać zdolności do przyjęcia takich rozwiązań zarówno przez producentów (z ekonomicznego i technologicznego punktu widzenia), jak i przez potencjalnych nabywców (pod względem siły nabywczej).

1.4 W tej perspektywie, o ile EKES podkreśla, że należałoby skłonić producentów do dalszego przyspieszenia działań na rzecz ograniczenia zużycia paliwa i zmniejszenia emisji, o tyle wskazuje również na konieczność dalszych wysiłków, by osiągnąć cel poprzez wprowadzenie przepisów, które byłyby jak najbardziej skuteczne ze społecznego, gospodarczego i ekologicznego punktu widzenia.

1.5 EKES zaleca zatem sporządzenie dokładnej i pogłębionej oceny oddziaływania, która ustalałaby koszty i korzyści wynikające z różnych możliwych rozwiązań, od prac nad technologią samochodów do innych możliwych instrumentów: dostosowania infrastruktur, paliw alternatywnych, zachęt podatkowych, informowania — z wykorzystaniem różnych form edukacji — o ekologicznym sposobie prowadzenia pojazdów (co jest

niezbędne przede wszystkim w dużych obszarach miejskich<sup>(1)</sup>) oraz kształtowania popytu za pomocą opodatkowania ukierunkowanego na emisję CO<sub>2</sub>. EKES uważa również, że jeśli chodzi o przyszłe środki, należy zwrócić uwagę na wykorzystanie opon o niskich oporach toczenia, co według danych branżowych może zmniejszyć zużycie o 3-4 %. W tym samym kierunku zmierza propozycja Komisji, by wprowadzić systemy kontroli ciśnienia w oponach.

1.6 Inteligentne i przemyślane połączenie wszystkich dostępnych środków może umożliwić osiągnięcie celów zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> bez opóźniania odnowy parku samochodowego, dzięki ograniczeniu i podziałowi obciążenia finansowego, tak by zapobiec pokrzywdzeniu potencjalnych nabywców nowych samochodów.

1.7 EKES ma ponadto nadzieję, że wybrany instrument legislacyjny okaże się możliwie najbardziej neutralny, jeżeli chodzi o konkurencję między producentami, i nie narzuci producentom wiążących ograniczeń podaży na rynku modeli, lecz ukierunkuje popyt ze strony nabywców na modele powodujące mniejsze emisje. Postulowane ograniczenie CO<sub>2</sub> powinno zostać skorelowane z różnicami występującymi w zakresie gamy produktów, z wykorzystaniem parametrów uważanych za najbardziej znaczące i proporcjonalne do emisji CO<sub>2</sub>.

1.8 Pierwszorzędne znaczenie ma to, by wybrany parametr służył jako instrument ukierunkowujący konsumentów na takie typy pojazdów, które odpowiadają ich rzeczywistym potrzebom oraz pozwalają zapobiec zużyciu paliwa i emisjom niepotrzebnym z punktu widzenia ich obecnego sposobu użytkowania pojazdu.

1.9 W tym kontekście EKES wyraża również wątpliwości co do zamiaru Komisji, by legislacji dotyczącej zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> poddać także lekkie pojazdy dostawcze. Pojazdy te służą bowiem do użytku profesjonalnego i są poddawane dokładnemu przeglądowi przez potencjalnych nabywców, gdyż zużycie

<sup>(1)</sup> Patrz: opinia Dz.U. C 168 z 20.7.2007 w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych.

paliwa, a zatem emisje CO<sub>2</sub>, znacznie wpływają na koszty prowadzenia działalności gospodarczej. Wobec tego pojazdy znajdujące się na rynku już obecnie zawierają najbardziej skuteczne rozwiązania, to znaczy wyposażone są prawie wyłącznie w silniki Diesla. W każdym razie przed podjęciem decyzji w tej sprawie EKES zaleca Komisji sporządzenie oceny oddziaływania opartej na niedostępnym obecnie zaktualizowanym zestawieniu dotyczącym emisji pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych.

1.10 EKES uważa wreszcie, że państwa członkowskie powinny prowadzić działania w większej liczbie dziedzin, niż to przedstawiono wcześniej (drogi, inteligentne sygnalizatory regulacji ruchu drogowego itp.), przede wszystkim poprzez inicjatywę w zakresie zielonych zakupów w celu utworzenia własnego publicznego parku samochodowego oraz poprzez zaangażowanie zarówno w tworzenie sieci infrastrukturalnych umożliwiających dostęp do dystrybucji paliw o mniejszym wpływie na środowisko, takich jak gaz ziemny, jak i ułatwianie nabywania pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub gazem ciekłym LPG, co EKES poruszał już w swych poprzednich opiniach <sup>(2)</sup>.

## 2. Wprowadzenie

2.1 W 1995 r. opracowana została wspólnotowa strategia zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, zawierająca środki dotyczące zarówno oferty producentów samochodów, jak i popytu ze strony konsumentów.

2.2 Jeśli chodzi o podaż, to w 1998 r. europejscy producenci podpisali dobrowolną umowę, której celem było ograniczenie do 2008 r. średniej emisji CO<sub>2</sub> z samochodów do 140 g/km. W następnym roku takie samo zobowiązanie, z terminem do 2009 r., podjęli producenci japońscy i koreańscy.

2.3 W zakresie popytu strategia Komisji Europejskiej przewidywała jednocześnie takie informowanie konsumentów w sprawie emisji CO<sub>2</sub>, by zachęcić ich do świadomych wyborów, a także odpowiednie stosowanie systemu podatków związanych z samochodami.

2.4 W praktyce ze strony producentów odnotowano istotną poprawę, która jednak sama w sobie nie wystarczy do osiągnięcia celów. Zabrakło bowiem dwóch pozostałych elementów, czyli informowania konsumentów i wpływu na ich zachowania oraz dostosowania systemu podatkowego. Przyznała to sama Komisja Europejska, stwierdzając w swym komunikacie, że zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> jest głównie skutkiem udoskonalenia technologii w produkcji samochodów.

2.5 W istocie, średnia emisja CO<sub>2</sub> z samochodów spadła w latach 1995-2005 ze 186 g/km do 161 g/km, czyli o ok. 13 %, a 30 % samochodów wprowadzonych na rynek w 2004 r. wydziela mniej niż 140 g/km.

2.6 Preferencje konsumentów w tym samym okresie ewoluowały w kierunku pojazdów większych i cięższych, o lepszych

osiągach i wielofunkcyjnych, dlatego że są one postrzegane jako bezpieczniejsze albo też dlatego, że znaczna część ludności przeprowadza się poza centra miast. Z tego względu informacja o emisjach, czyli odpowiednie oznaczanie samochodów, miała niewielki wpływ na decyzje konsumentów.

2.7 Drugie narzędzie sterowania popytem, czyli system podatkowy zorientowany na zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>, nie uzyskał jeszcze wymiaru europejskiego <sup>(3)</sup>, lecz był ograniczony do inicjatyw krajowych podjętych przez mniej niż połowę państw członkowskich z zastosowaniem środków, które niekiedy miały — paradoksalnie — negatywny wpływ na redukcję CO<sub>2</sub>. Przykładem może tu być zwiększenie podatku od silników Diesla, które ograniczyło proces ich rozpowszechniania zaobserwowany w ostatnich latach w wielu państwach członkowskich o większym odsetku pojazdów napędzanych dieslem.

2.8 Podsumowując, cele wyznaczone na lata 2008-2009 nie wydają się możliwe do osiągnięcia, czy to z powodu czynników zewnętrznych, które spowolniły proces ograniczania emisji zapoczątkowany dostosowaniem technologii motoryzacyjnych w związku z dobrowolnymi umowami, czy to ze względu na niewłaściwe użycie innych przewidzianych narzędzi. Skłoniło to Komisję do przeprowadzenia przeglądu strategii i opracowania komunikatu poddanego pod ocenę EKES-u. Zawiera on główne wytyczne, a przedstawienie szczegółowego wniosku legislacyjnego powinno nastąpić przed końcem pierwszej połowy 2008 r.

## 3. Komunikat Komisji Europejskiej

3.1 Komisja proponuje w komunikacie osiągnięcie do 2012 r. celu 120 g/km dzięki różnym działaniom UE i państw członkowskich.

3.2 W związku z tym Komisja zaproponuje do połowy 2008 r. ramy prawne w celu obowiązkowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, tak aby osiągnąć średni poziom emisji 130 g/km dla nowych samochodów dzięki udoskonaleniom technologii wykorzystywanej w silnikach pojazdów.

3.3 Dalsze obniżenie emisji CO<sub>2</sub> o 10 g/km — lub jego równoważnik, jeśli jest to technicznie możliwe — powinno nastąpić poprzez ulepszenia techniczne innego rodzaju oraz zwiększone wykorzystanie biopaliw. Zastosowane tu zostaną przede wszystkim następujące środki:

a) ustalenie minimalnych wymagań w zakresie efektywności systemów klimatyzacji;

<sup>(2)</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie rozwoju i promowania paliw alternatywnych dla transportu drogowego w Unii Europejskiej, Dz.U. 2006/C 195/20, s. 75.

<sup>(3)</sup> Nie przyjęto wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi w UE, COM(2005) 261, który przewidywał przekształcenie opodatkowania samochodów osobowych, opierając je całkowicie bądź częściowo na emisjach CO<sub>2</sub>.

- b) obowiązkowa instalacja precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia powietrza w oponach;
- c) wyznaczenie maksymalnych wartości oporu toczenia opon w UE dla opon stosowanych w samochodach osobowych oraz lekkich samochodach dostawczych;
- d) użycie sygnalizatorów zmiany biegów, z uwzględnieniem stopnia, w jakim urządzenia te są wykorzystywane przez konsumentów w rzeczywistych warunkach jazdy;
- e) postęp w zakresie efektywności zużycia paliwa w lekkich samochodach dostawczych (furgonetkach), mając na względzie osiągnięcie 175 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2012 i 160 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2015;
- f) zwiększone wykorzystanie biopaliw maksymalizujące skuteczność ochrony środowiska.

3.4 Komisja przyznaje, że ramy prawne wdrażające średnią docelową wartość dla nowych samochodów powinny być sformułowane w taki sposób, aby wartości te nie wpływały na konkurencyjność, ani na przestrzeganie zasady sprawiedliwości społecznej, były zrównoważone, zapewniały równe traktowanie wszystkich europejskich producentów z branży motoryzacyjnej i nie powodowały nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi.

3.5 Komisja wzywa państwa członkowskie do dostosowania ich polityk w zakresie opodatkowania samochodów w taki sposób, aby wspierać nabywanie samochodów o obniżonym zużyciu paliwa w całej Unii Europejskiej oraz pomóc producentom dostosować się do opracowywanych ram prawnych dotyczących efektywności zużycia paliwa.

3.6 Zróżnicowanie podatków w odniesieniu do pełnej gamy samochodów znajdujących się w obrocie w celu skłonięcia konsumentów do przedstawiania się na samochody emitujące stosunkowo mniej CO<sub>2</sub> byłoby — zgodnie z sugestią Komisji — skutecznym sposobem obniżenia kosztów ponoszonych przez producentów w związku z przestrzeganiem przepisów.

3.7 Wskazano również na rolę podatkowych środków zachęty, które byłyby skutecznym środkiem nakłaniającym do nabywania najbardziej ekologicznych klas lekkich pojazdów dostępnych na rynku. Nacisk położono również na wymóg skuteczniejszego informowania potencjalnych nabywców co do zużycia paliwa przez samochody (Komisja przyjmie w 2007 r. wniosek legislacyjny w sprawie zmiany dyrektywy 1999/94/WE dotyczącej oznaczania pojazdów).

3.8 Komisja potwierdza także potrzebę propagowania przez państwa członkowskie jazdy ekologicznej — mają temu służyć kampanie szkoleniowe oraz podnoszenie świadomości na temat sposobów jazdy pozwalających na ograniczenie zużycia paliwa.

3.9 Ponadto zachęca się producentów samochodów do przystąpienia w 2007 r. do dobrowolnego porozumienia w sprawie dobrych praktyk w zakresie reklamowania oraz wprowadzania

do obrotu samochodów, w celu promowania wzorów zrównoważonej konsumpcji.

#### 4. Uwagi ogólne

4.1 EKES zgadza się w pełni co do konieczności dokonania przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> związanej z transportem drogowym, która stanowi ok. 20 % ogółu emisji.

4.2 Ponadto EKES zdaje sobie sprawę ze złożoności tego przeglądu, który powinien doprowadzić do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, nie osłabiając jednocześnie konkurencyjności sektora motoryzacyjnego, który działa na niezwykle konkurencyjnym rynku światowym.

4.3 Należy bowiem pamiętać, że w przemyśle samochodowym zatrudnienie — w samej tylko Europie — wynosi dwa miliony osób, a do tego trzeba doliczyć dziesięć milionów pracowników związanych z tym sektorem. Przemysł ten to 3,5 % europejskiego PKB, wartość eksportu wynosi 33,5 mld EUR netto i — co jest nie mniej ważne — podatki motoryzacyjne przynoszą państwom członkowskim 365 mld EUR rocznie.

4.4 Nieprzypadkowo w komunikacie CARS 21<sup>(4)</sup> Komisja starała się nakreślić wytyczne dla polityki przemysłowej w sektorze motoryzacyjnym, który odgrywa istotną rolę w gospodarce europejskiej.

Komisja opracowała ten dokument w następstwie sprawozdania końcowego i zaleceń sformułowanych w grudniu 2005 r. przez grupę wysokiego szczebla CARS 21, w której skład, oprócz reprezentantów Komisji, wchodziła przedstawiciel przemysłu i głównych segmentów społeczeństwa obywatelskiego. W dokumencie tym zwraca się uwagę na fakt, że realizacja ambitnych celów w złożonych obszarach, do których zalicza się także zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>, bez zakłócania konkurencyjności przemysłu i zatrudnienia, wymaga całościowego podejścia, tak aby wkład wszystkich zainteresowanych podmiotów przyczyniał się do osiągnięcia wspólnego celu o charakterze użyteczności publicznej.

4.5 EKES przyłącza się do głosów zaniepokojenia możliwymi zbyt poważnymi skutkami kosztów przemysłowych decyzji, które mogłyby pociągnąć za sobą bezpośrednie lub pośrednie zagrożenie dla poziomu zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym z powodu strategicznych decyzji o ewentualnych delokalizacjach zakładów przemysłowych poza obszar UE.

4.6 Uwzględniając powyższe przemyślenia, EKES zgadza się co do tego, że producenci samochodów powinni być skłaniani do przyspieszenia działań na rzecz ograniczenia zużycia paliwa i zmniejszenia emisji. Podkreśla jednak konieczność dalszych wysiłków zmierzających do wdrożenia przepisów dotyczących zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, możliwie jak najskuteczniejszych ze społecznego, gospodarczego i ekologicznego punktu widzenia.

<sup>(4)</sup> Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXJ w., COM(2007) 22 z 7.2.2007., EKES sporządził opinię na ten temat (sprawozdawca: Francis DAVOUST).

4.6.1 W związku z tym celem uzyskania optymalnych wyników przyszłych wspólnotowych przepisów w dziedzinie zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z ruchu drogowego EKES zaleca następujące elementy:

- **Infrastruktura i opony:** dostosowanie infrastruktury drogowej jest uzasadnione, gdyż odpowiedni stan dróg pozwala na ograniczenie tarcia i hałasu oraz na poprawę przejezdności dróg. Ponadto wprowadzenie zaawansowanych systemów ETM (*electronic traffic management*) w celu ograniczenia zatorów na drogach i czasu oczekiwania przed sygnalizacją świetlną może mieć istotny wpływ na zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>. W tym samym celu stosowanie opon o niskich oporach toczenia przynosi potwierdzone korzyści, obniżając zużycie o ok. 3-4 %. Do tego samego zmierza propozycja Komisji, by wprowadzić systemy kontroli ciśnienia w oponach.
- **Paliwa alternatywne:** w tym przede wszystkim biopaliwa wskazane w sprawozdaniu końcowym CARS 21. Po sprawdzeniu wykonalności technologicznej i wpływu na środowisko naturalne oraz skutków społecznych wdrożenia biopaliw pierwszej generacji <sup>(5)</sup> (w oczekiwaniu na rozpowszechnienie drugiej generacji, której wpływ jest mniejszy) będą one mogły — wraz z paliwami alternatywnymi, coraz szerzej używanymi w Europie, takimi jak gaz naturalny, w perspektywie średnioterminowej biogaz, a w długiej perspektywie, miejmy nadzieję, wodór — stanowić decydujący element w zmniejszaniu emisji CO<sub>2</sub>.
- **Kształcenie, informowanie i ukierunkowywanie:** należy promować i wspierać inicjatywy w zakresie kształcenia całej branży handlowej i dystrybucyjnej przemysłu samochodowego, tak by możliwe było skierowanie nabywcy ku rozwiązaniom o niższej emisji CO<sub>2</sub> zgodnie ze znajomością przedmiotu i fachowością. Konieczne jest ponadto wpływanie, nawet bezpośrednio, na zachowania nabywców poprzez system podatkowy uwzględniający emisje CO<sub>2</sub> oraz poprzez zachęty do jazdy ekologicznej.

4.6.2 Ponadto powyższe środki nie wpłynęłyby negatywnie na proces odnawiania parku samochodowego dzięki rozłożeniu obciążenia finansowego związanego ze zmniejszeniem poziomu emisji CO<sub>2</sub>. Przy tej okazji EKES stwierdza, że zgodnie z ECCP <sup>(6)</sup> potencjalne ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> dzięki jeździe ekologicznej wyniosłoby w Europie w okresie 2006-2010 50 mln ton, a z analizy dokonanej wspólnie przez organizację TNO i IEEP <sup>(7)</sup> (*Institute for European Environmental Policy*) wynika, że jazda ekologiczna jest środkiem nie tylko możliwym do zastosowania, ale także skutecznym i wymiernym.

4.6.3 Jednakże aby osiągnąć cel 120 g/km wyłącznie dzięki motoryzacyjnym udoskonaleniom technologicznym, średnia cena sprzedaży samochodu musiałaby wzrosnąć o ok. 3 600 EUR. Dodatkowo te same źródła <sup>(8)</sup> wskazują, że osiągnięcie poziomu 130 g/km oznaczałoby, że dodatkowe koszty dla nabywcy byłyby w każdym razie znaczące, ok. 2 500 euro.

<sup>(5)</sup> Opinia TEN/286 w sprawie postępu w zakresie użycia biopaliw (w trakcie dyskusji).

<sup>(6)</sup> Europejski program dotyczący zmian klimatycznych (*European Climate Change Programme*). W ramach tego programu doradca Komisji (TNO) oszacował koszty i potencjał zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> różnych ewentualnych środków.

<sup>(7)</sup> IEEP: Institute for European Environmental Policy — TNO Consultancy.

<sup>(8)</sup> Patrz: przypis 6.

4.6.4 Oczywiście jest, że tak duży wzrost cen spowolniłby jeszcze bardziej cykl wymiany parku samochodowego w Europie, który — jak przypomina Komisja — odnawiany jest średnio co 12 lat. Jeśli chodzi o skutki społeczne takiego wzrostu cen, oczywiście jest również, że ograniczyłyby one jeszcze bardziej możliwości nabycia samochodu przez mniej zamożne grupy społeczne.

4.7 Ponadto EKES nie może zgodzić się ze stanowiskiem Komisji, według którego dodatkowe środki technologiczne mogłyby przynieść zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> rzędu 10 g/km, gdyż przyszły stopień rozpowszechnienia biopaliw nie jest jeszcze dokładnie określony i nie można zakładać, że ich udział w zmniejszeniu emisji osiągnie rzeczywiście oczekiwany poziom 5 g/km. W odniesieniu do tej kwestii EKES uważa, że niezbędne jest uruchomienie systemu środków poddających się precyzyjnej ocenie, jak np. w przypadku jazdy ekologicznej i infrastruktury.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1 W związku z powyższymi uwagami ogólnymi i w świetle prowadzonej obecnie debaty parlamentarnej EKES ma nadzieję, że przepisy, które zostaną opracowane, nie wpłyną negatywnie na dostępność nowych samochodów dla potencjalnych nabywców i będzie możliwe dalsze odnawianie parku samochodowego, a także będą zdolne w zdecydowany sposób skierować popyt na modele o niższej emisji CO<sub>2</sub>.

5.2 Ze względu na brak dokładnej i pogłębionej oceny oddziaływania, ukazującej koszty i korzyści związane z różnymi możliwymi rozwiązaniami, EKES zastrzega sobie prawo do wyrażenia swego stanowiska w sprawie korzystnych i realistycznych limitów zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> w odrębnej opinii. Jednak już obecnie zaleca, by w przygotowywanych przepisach odpowiednio uwzględniono fakt, iż cykl produkcyjny w sektorze motoryzacyjnym jest niezwykle złożony i wymaga czasu na dostosowanie (*lead time* <sup>(9)</sup>), który może wynieść nawet 7 lat.

5.3 Biorąc pod uwagę czas konieczny na ustanowienie przepisów w procesie współdecyzji, EKES ocenia, że ostateczny dokument zawierający obowiązujące normy nie będzie gotowy przed 2009 r. Ze sformułowanych wyżej uwag o normalnym cyklu przemysłowym w tym sektorze wynika, że najbliższy realistyczny termin to rok 2015, także dlatego, że zaczyna wtedy obowiązywać rozporządzenie Euro 6 dotyczące ograniczenia czynników zanieczyszczających, które — jak w wypadku CO<sub>2</sub> — wymagają zmian konstrukcyjnych w samochodach osobowych.

5.4 Istnieje natomiast ryzyko, że osiągnięcie celu do 2012 r. będzie niemożliwe z technicznego punktu widzenia, a w każdym razie będzie ono pociągać za sobą zdecydowanie negatywne skutki dla konkurencyjności europejskiego przemysłu samochodowego i poziomu zatrudnienia w tym sektorze.

<sup>(9)</sup> Czas, jakiego potrzebuje przemysł, by wdrożyć każdy nowy przepis wymagający zmian w strukturze samochodu.

5.5 EKES opowiada się za przyjęciem instrumentu legislacyjnego, który byłby neutralny z punktu widzenia konkurencji między producentami. Chodzi o to, by nie nakładać wiążących dla producentów ograniczeń w zakresie oferty modeli na rynku samochodowym, lecz skierować popyt nabywców na modele o niższej emisji. Wymagane ograniczenia wydzielenia CO<sub>2</sub> powinny być skorelowane ze zróżnicowaniem kategorii pojazdów, z użyciem uznanych za najbardziej znaczące i proporcjonalne parametry emisji CO<sub>2</sub>.

5.6 W tej perspektywie należy pamiętać, że wybrany parametr powinien gwarantować, iż wkład w zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> poszczególnych elementów i związany z tym nieunikniony wzrost cen pojazdów nie spowoduje ograniczenia dostępu do samochodu czyli, inaczej mówiąc, możliwości nabycia nowego samochodu, w zależności od siły nabywczej danego klienta.

5.6.1 Jednym z możliwych parametrów jest masa pojazdu (zgodnie z sugestią Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów — ACEA), bezpośrednio związana z poziomem emisji CO<sub>2</sub>. EKES przypomina, że w latach 1996-2005 masa pojazdów wzrosła o 32 kg, a związana z tym emisja CO<sub>2</sub> — o 6,6 g/km. W japońskiej strategii dotyczącej zmniejszenia CO<sub>2</sub> jako parametr odniesienia wykorzystana zostanie waga. W państwie tym w roku 2006 postanowiono, że celem do osiągnięcia do roku 2015 będzie 138 g/km. ACEA popiera taki parametr, gdyż przedstawia on krok w kierunku harmonizacji polityki w zakresie CO<sub>2</sub> na szczeblu światowym.

5.6.2 Ponadto należy podkreślić, że przedmiotem dyskusji są obecnie inne parametry, których można by użyć w celu określania i różnicowania kategorii pojazdów. Należy szczególnie przywołać propozycję sprawozdawcy i posła do Parlamentu Europejskiego C. Daviesa, który wspomina o „odcisku stopy” (obszar zajmowany przez samochód w zależności od rozstawu osi i kół<sup>(10)</sup>).

5.6.3 EKES uważa z kolei, iż wprowadzenie jako parametru np. objętości pojazdu (chodzi o wymiary: długość x szerokość x wysokość) mogłoby być interesujące i odpowiednie oraz ewentualnie posłużyć do zachęcenia konsumentów do wyboru typu pojazdu w zależności od rzeczywistych potrzeb, tak by uniknąć zbędnej emisji CO<sub>2</sub> spowodowanej dysproporcją między potrzebami użytkownika a objętością samochodu. Mówiąc inaczej, ten, komu potrzebny jest samochód typu SUV (Sport Utility Vehicle) mogący przewieźć więcej osób i więcej towarów, będzie skłonny zapłacić więcej, ponieważ rzeczywiście niezbędny jest mu taki pojazd, natomiast jeśli nie ma takich potrzeb, uzna za stosowniejsze dokonanie wyboru w niższej kategorii.

5.7 Jeśli chodzi o propozycję wspomnianego już sprawozdawcy Parlamentu Europejskiego p. Daviesa dotyczącą stworzenia mechanizmu CARS (*Carbon Allowance Reduction System*) dla określania kar lub kredytu w zależności od przekroczenia lub nieprzekroczenia ustalonych limitów, EKES uważa za niewykonalne wprowadzenie systemu wymiany przydziałów CO<sub>2</sub> na rynku ograniczonym do sektora motoryzacyjnego.

<sup>(10)</sup> Rozstaw osi: odległość między przednią i tylną osią; rozstaw kół: odległość między oponami.

Biorąc pod uwagę, że cele są ambitne, nierealistyczne wydaje się bowiem, by wielkości przydziałów do wymiany były wystarczające do funkcjonowania systemu.

5.7.1 EKES uważa natomiast za możliwe zastosowanie otwartego systemu handlu emisjami (tzn. takiego, który zezwala na wymianę z innymi sektorami). Jego zaletą jest zapewnienie całościowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> na odpowiednio elastycznych warunkach, niemniej z jednoczesnym ustaleniem ograniczeń zakupów dla producentów samochodów. EKES popiera zatem system otwarty, którego następstwa gospodarcze należy określić i dostosować w świetle zmian, które zajądą na rynku emisji do roku 2015, podkreśla też konieczność uniknięcia następstw gospodarczych zagrażających dostępności pojazdów dla odbiorców finalnych.

5.8 W odniesieniu do fragmentu komunikatu, w którym proponuje się wdrożenie kodeksu etycznego dotyczącego wprowadzania do obrotu i reklamowania EKES zauważa, że niemal we wszystkich państwach członkowskich istnieją już porozumienia — w wielu przypadkach bardzo daleko idące — określające zasady postępowania w tej dziedzinie. Jednak zasadniczo EKES opowiada się za ujednoczeniem tych zasad, a zatem nie sprzeciwia się opracowaniu europejskiego kodeksu dobrych praktyk, jak to sugeruje Komisja producentom samochodów.

5.9 EKES stwierdza ponadto, że w swym komunikacie Komisja pragnie objąć legislacją dotyczącą zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> także lekkie pojazdy dostawcze.

5.9.1 EKES-owi wydaje się, że lekkie pojazdy dostawcze (kategoria N1 oraz pochodne pojazdy do przewozu osób) nie wymagają takiej interwencji, gdyż przeznaczone są do użytku profesjonalnego, a zatem ich zużycie paliwa oraz emisje CO<sub>2</sub> stanowią już, automatycznie, decydujący element w wyborze nabywcy, wpływający na koszty prowadzenia działalności gospodarczej. Wobec tego pojazdy znajdujące się na rynku już obecnie zawierają najbardziej skuteczne rozwiązania, to znaczy wyposażone są prawie wyłącznie w silniki Diesla.

5.9.2 Niemniej przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji w tej sprawie EKES zaleca Komisji sporządzenie oceny oddziaływania opartej na niedostępnym obecnie zaktualizowanym zestawieniu dotyczącym emisji pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych.

5.9.3 Wyznaczanie celów w g/km pojazdom dostawczym bez dokładnej znajomości odpowiednich danych stwarza ponadto ryzyko ograniczenia zdolności transportowych poszczególnych pojazdów i może pociągać za sobą brak wydajności. Wymagałoby to albo wzrostu liczby pojazdów koniecznych do przetransportowania tej samej ilości towarów, albo zakupu pojazdu z wyższej kategorii i o większych rozmiarach, co zwiększyłoby całkowitą masę emisji.

5.10 EKES uważa ponadto za stosowne, by kwestia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych została rozważona całościowo, z uwzględnieniem całego cyklu ich życia: od procesu produkcji, przez eksploatację, po wycofanie z eksploatacji. W świetle powyższych uwag EKES podkreśla również potrzebę koordynacji i uzyskania spójności między inicjatywami legislacyjnymi i regulacyjnymi związanymi z przemysłem samochodowym, wpływającymi na emisje CO<sub>2</sub>, tak by zapobiec sprzecznościom między inicjatywami dotyczącymi różnych dziedzin i opóźnieniu ich realizacji.

5.11 EKES uważa, że inicjatywy podejmowane w ramach przyszłych programów ramowych w dziedzinie badań powinny zostać wyraźnie i bezzwłocznie ukierunkowane przede wszystkim na projekty mające na celu znalezienie wykonalnych technicznie i zrównoważonych z ekonomicznego punktu widzenia rozwiązań w zakresie ograniczania globalnych emisji CO<sub>2</sub> (a zatem dotyczących nie tylko transportu), z uwzględnie-

niem oddziaływania całego cyklu życia poszczególnych źródeł emisji. EKES jest przekonany, że projekty badawcze powinny działać w ramach szerokiego spektrum i określać krótko-, średnio- i długoterminowe rozwiązania, nie zaniehbując celu dotyczącego dostępności — zarówno dla producentów, jak i odbiorców finalnych — tak aby ułatwić odnowienie parku samochodowego w interesie zrównoważonej mobilności.

5.12 EKES uważa wreszcie, że państwa członkowskie powinny prowadzić działania w większej liczbie dziedzin niż to przedstawiono wcześniej (drogi, inteligentne sygnalizatory regulacji ruchu drogowego itp.), przede wszystkim poprzez inicjatywy w zakresie zielonych zakupów w celu utworzenia własnego publicznego parku samochodowego oraz poprzez zaangażowanie zarówno w tworzenie sieci infrastrukturalnych umożliwiających dostęp do dystrybucji paliw o mniejszym wpływie na środowisko, takich jak gaz ziemny, jak i ułatwianie nabywania pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub gazem ciekłym LPG.

Bruksela, 24 października 2007 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS

---

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/54/WE w odniesieniu do stosowania niektórych przepisów w Estonii**

COM(2007) 411 wersja ostateczna — 2007/0141 (COD)

(2008/C 44/12)

Dnia 17 września 2007 r. Rada, działając na podstawie art. 47 ust. 2, art. 55 i art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Ponieważ Komitet bez zastrzeżeń akceptuje wniosek i uważa, że komentarz z jego strony nie jest konieczny, na 439. sesji plenarnej w dniach 24-25 października 2007 r. (posiedzenie z dnia 24 października) stosunkiem głosów 150 do 2 — 8 osób wstrzymało się od głosu — postanowił wydać opinię zatwierdzającą proponowany tekst.

Bruksela, 24 października 2007 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS