

4.13 Jeśli chodzi o pierwszy wspomniany wyżej aspekt, czyli o zachowanie użytkowników dróg, to wypada zaznaczyć, że o ile wypadki często przypisuje się nieostrożności kierowców, to równie często piesi i rowerzyści zachowują się w niewłaściwy sposób, to znaczy nie przestrzegają podstawowych zasad kodeksu drogowego, a czasem zwykłego zdrowego rozsądku. Edukacja i informacja w tej dziedzinie powinny być szerzone na poziomie szkół podstawowych, lecz również poprzez regularnie organizowane kampanie podnoszące świadomość, których celem byłoby, by wszyscy użytkownicy dróg zachowywali się właściwie. Równie ważne jest przewidzenie surowych kar za niebezpieczne zachowanie dla wszystkich użytkowników dróg.

4.14 Kolejnym istotnym aspektem bezpieczeństwa drogowego jest infrastruktura, w szczególności w miastach, gdzie odnotowujemy 80 % wszystkich śmiertelnych wypadków pieszych i rowerzystów. Fizyczne oddzielenie użytkowników

dróg, za każdym razem, gdy jest to możliwe, jest najskuteczniejszym sposobem unikania kontaktu między pojazdami samochodowymi, pieszymi i rowerzystami. W tym kontekście prace mające na celu wykonanie chronionych przejść dla pieszych, kładek, ścieżek rowerowych, oświetlenia oraz odpowiedniej nawierzchni, wyraźnej i w miarę możliwości jednakowej we wszystkich państwach członkowskich sygnalizacji itd. przyczynią się do zmniejszenia liczby wypadków, lecz również do stworzenia bardziej przyjaznego dla osób niepełnosprawnych środowiska miejskiego.

4.15 Rozwój inicjatyw tego typu poprawi bezpieczeństwo i jakość życia w miastach. Elementy te zasługują więc na przypominanie ich we wszystkich wnioskach Komisji, także w tych, które — jak badany wniosek — dotyczą jedynie technicznych aspektów pojazdów samochodowych.

Bruksela, 22 kwietnia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów

COM(2007) 851 wersja ostateczna — 2007/0295 (COD)

(2008/C 211/03)

Dnia 30 stycznia 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 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 3 kwietnia 2008 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 444. sesji plenarnej w dniach 22 i 23 kwietnia 2008 r. (posiedzenie z 22 kwietnia 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 142 głosami za — 3 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Zwiększenie zapotrzebowania na mobilność, wzrost udziału pojazdów prywatnych w ruchu drogowym, problemy związane z natężeniem ruchu przede wszystkim, ale nie wyłącznie, na obszarach miejskich — to wszystko spowodowało, że ruch drogowy jest jednym z sektorów będących przedmiotem szczególnej uwagi pod względem oceny wpływu na środowisko naturalne. W taką perspektywę wpisuje się również wniosek Komisji mający na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.

1.2 EKES popiera wniosek i ocenia, że jest on odpowiedni, jeżeli chodzi zarówno o oczekiwane skutki, jak i o harmono-

gram wdrażania, biorąc pod uwagę wymogi związane z ochroną środowiska i czas potrzebny na dostosowanie się przez branżę przemysłową.

1.3 EKES zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że rozporządzenie będące przedmiotem niniejszej opinii stanowi znaczny krok naprzód w kierunku stopniowej harmonizacji poziomu emisji w skali światowej.

1.4 Komitet uznaje, że wybrano odpowiedni i szczególnie wskazany instrument prawny, tzn. rozporządzenie, gdyż gwarantuje ono określone terminy i sposoby wykonania we wszystkich państwach członkowskich, co jest szczególnie istotne dla prawodawstwa zawierającego dużo danych technicznych.

1.5 Komitet popiera w pełni prawo niezależnych podmiotów do swobodnego dostępu do informacji w sprawie naprawy pojazdów. Wyraża natomiast, że względów przedstawionych niżej, wątpliwości co do decyzji o zastosowaniu przewidzianego dla samochodów osobowych standardu OASIS również w odniesieniu do samochodów ciężarowych o dużej ładowności.

1.6 EKES wyraża nadzieję, że w celu rozwiania tych wątpliwości Komisja przeprowadzi dalsze analizy w poszukiwaniu alternatywnych rozwiązań, które mogłyby przynieść przypuszczalnie takie same korzyści jak system OASIS, ale których wdrożenie byłoby prostsze i mniej kosztowne dla użytkowników.

1.7 EKES pragnie raz jeszcze podkreślić, że w ramach polityki Komisji na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń celowe byłoby wsparcie wprowadzania pojazdów na paliwa alternatywne, które emitują mniej tlenu azotu i stałych cząstek, i że należałoby zapewnić, iż w tekście przyszłego rozporządzenia zawarte zostanie pojęcie jakości paliw.

1.8 Na koniec Komitet uznaje za niecelowe wprowadzenie obowiązku pomiaru emisji CO₂ w przepisach, które powinny dotyczyć tylko emisji zanieczyszczeń. EKES obawia się bowiem, że złożoność i specyfika problemu, który oddziałuje w dużym stopniu na konkurencyjność, może wywołać dyskusję, która zakłóci harmonogram procedury legislacyjnej i opóźni oczekiwane skutki rozporządzenia. EKES sugeruje zatem, by zagadnienie emisji CO₂ zostało podjęte w rozporządzeniu *ad hoc*, kiedy dostępne będą dane bardziej wiarygodne od tych, którymi dysponujemy obecnie.

2. Wstęp

2.1 Chociaż w ostatnim dziesięcioleciu jakość powietrza się poprawiła, to jest ona wciąż poważnym problemem dla całej Unii Europejskiej, przede wszystkim na obszarach miejskich i w gęsto zaludnionych regionach.

2.2 W 2020 r. Unia Europejska będzie nadal daleka od osiągnięcia celów szóstego programu działań w zakresie środowiska naturalnego. Spośród różnych form zanieczyszczenia cząstki stałe są dla środowiska naukowego coraz bardziej niepokojące: wniosek dotyczący rozporządzenia będący przedmiotem niniejszej opinii ma na celu poprawienie jakości powietrza, bez wywierania negatywnego wpływu na konkurencyjność przemysłu i swobodny przepływ towarów.

2.3 Nowa norma Euro 6 — tak jak stwierdził wiceprzewodniczący Verheugen — będzie również stanowić krok w kierunku całościowej harmonizacji przepisów w zakresie emisji, gdyż

przewiduje ona wartości graniczne podobne do przewidzianych przez kraje pozaeuropejskie, na przykład Stany Zjednoczone.

2.4 Pył, z którego składają się cząstki stałe, będący częściowo pochodzenia naturalnego, a częściowo powstający w wyniku działalności ludzkiej, szczególnie w trakcie procesów spalania, ma złożony i różnorodny skład zarówno z chemicznego punktu widzenia, jak i z punktu widzenia wielkości.

2.5 Należy przypomnieć, że chociaż przypadki intensywnego zanieczyszczenia pyłami drobnocząsteczkowymi są często związane z wpływem człowieka, to zdarzają się one również daleko od gęsto zaludnionych obszarów w wyniku zjawisk naturalnych, których wystąpieniu sprzyjają szczególne warunki meteorologiczne oraz topografia danego obszaru. Co więcej, wpływ procentowy różnych źródeł emisji może się znacznie różnić w zależności od obszaru: Europejska Agencja Ochrony Środowiska (EEA) ocenia, że w UE-15 26 % całkowitych emisji związanych z działalnością ludzką spowodowanych jest transportem drogowym.

2.6 Fakt ten potwierdza ponownie, że problem związany z emisjami i substancjami zanieczyszczającymi powinien być zawsze oceniany z całościowego punktu widzenia i w ramach zintegrowanego podejścia.

2.7 Patrząc z tej perspektywy, Komitet docenia fakt, że Komisja sporządziła swój wniosek w kontekście programu „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE ⁽¹⁾), który dostarczył podstawy technicznej do opracowania strategii tematycznej w zakresie zanieczyszczenia powietrza.

2.8 Komitet docenia również podejście dwustopniowe („split-level approach”) przyjęte przez Komisję w celu zajęcia się tym zagadnieniem. Zaproponowane rozporządzenie ustanawia w istocie podstawowe zasady nowych przepisów, które zostaną przyjęte zgodnie z procedurą współdecyzji. Wymogi techniczne dotyczące wprowadzenia w życie tych postanowień zostaną przedstawione w innym rozporządzeniu, które zostanie przyjęte przez Komisję we współpracy z komitetem regulacyjnym w celu dostosowania do postępu technicznego, zgodnie z procedurą komitologii.

3. Wniosek Komisji

3.1 Komisja zamierzała wyznaczyć środki potrzebne do osiągnięcia pożądanego poziomu jakości powietrza. Norma Euro 6 jest istotnym narzędziem zmniejszenia emisji gazowych (takich jak tlenki azotu-NO_x i węglowodory-HC) oraz cząstek stałych.

⁽¹⁾ CAFE (Czyste powietrze dla Europy — „Clean Air for Europe”). Jest to program, którego uruchomienie ogłoszono w komunikacie COM(2001) 245 wersja ostateczna i który ma na celu opracowanie strategii pozwalającej na ocenę dyrektyw dotyczących jakości powietrza i skuteczności programów realizowanych w państwach członkowskich, zagwarantowanie stałego kontrolowania jakości powietrza oraz wsparcie informowania ludności, a także przyczynienie się do przeglądu i uaktualnienia norm emisji, jak również do opracowania nowych systemów kontroli i modelowania.

3.2 Zaproponowane rozporządzenie dotyczy pojazdów kategorii M_1 , M_2 , N_1 i N_2 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, i wszystkich pojazdów silnikowych kategorii M_3 i N_3 , określonych w tym załączniku. Na wniosek producenta nie stosuje się ono natomiast do pojazdów kategorii M_1 , M_2 , N_1 i N_2 o masie odniesienia poniżej lub równej 2 840 kg, homologowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 ⁽²⁾.

3.3 W porównaniu z Euro 5 (obowiązującym w wypadku nowych rejestracji od 1 października 2008 r.), nowe zaproponowane wartości graniczne emisji spalin z rury wydechowej (Euro 6) wiążą się z ograniczeniem o 80 % emisji tlenków azotu i o 66 % cząstek stałych. Dopuszczalny poziom emisji będzie zatem dostosowany do poziomu przewidzianego w tym samym okresie w USA. Rozporządzenie przewiduje ponadto wprowadzenie wartości granicznej w odniesieniu do liczby emitowanych cząstek stałych, kiedy opracowana zostanie odpowiednia metoda pomiaru.

3.4 Zaproponowane rozporządzenie ustanawia wartości graniczne na podstawie obecnych cykli badań, lecz przewiduje wprowadzenie ogólnosiwiatowych, zharmonizowanych cykli (WHDC), kiedy możliwe będzie skorelowanie emisji mierzonych przy pomocy obecnych cykli z emisjami mierzonymi przy pomocy zharmonizowanych cykli.

3.5 W stosunku do obecnie obowiązujących przepisów, rozporządzenie przedłuża okres eksploatacji pojazdów zgodnie z trwałością urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodnością eksploatacji.

3.6 W związku z tym definicje okresu eksploatacji dla różnych kategorii pojazdów zostaną poszerzone w następujący sposób:

- a. 160 000 km lub pięć lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii M_1 , N_1 oraz M_2 ;
- b. 300 000 km lub sześć lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii N_2 , N_3 o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 16 ton oraz M_3 klasy I, klasy II, klasy A, klasy B o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony;
- c. 700 000 km lub siedem lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii N_3 o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton oraz M_3 klasy III i klasy B o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony.

⁽²⁾ Pojazdy kategorii N posiadają przynajmniej cztery koła i są przeznaczone do transportu towarów. Pojazdy te dzielą się na trzy klasy — N_1 , N_2 i N_3 — w zależności od ich maksymalnej masy: $N_1 < 3\,500$ kg; $N_2 < 12\,000$ kg; $N_3 > 12\,000$ kg. Klasa N_1 dzieli się na trzy podklasy — NI, NII, NIII — które również określa się według masy. Kategoria M składa się z pojazdów posiadających co najmniej cztery koła i przeznaczonych do transportu pasażerów. Pojazdy te dzielą się na trzy klasy (M_1 , M_2 , M_3) w zależności od liczby miejsc i maksymalnej masy: $M_1 < 9$ miejsc; $M_2 > 9$ miejsc i $< 5\,000$ kg; $M_3 > 9$ miejsc i $> 5\,000$ kg.

3.7 Omawiane rozporządzenie przewiduje, że Komisja wyda dodatkowe rozporządzenie wykonawcze, którego postanowienia będą obejmować:

- emisję spalin z rury wydechowej, w tym cykle badań, emisję poza cyklem testowania, liczbę cząstek stałych, zanieczyszczenia na biegu jałowym, zadymienie spalin i prawidłowe działanie oraz regenerację urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;
- emisje zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej;
- systemy OBD i ocenę wydajności urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;
- trwałość urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń przeznaczonych na części zamienne, zgodność w eksploatacji silników i pojazdów, zgodność produkcji i przydatności do ruchu drogowego;
- emisję dwutlenku węgla i zużycie paliwa;
- zapewnianie rozszerzenia homologacji typu;
- wyposażenie badawcze;
- paliwa wzorcowe;
- pomiar mocy silnika;
- przepisy szczegółowe gwarantujące właściwe funkcjonowanie środków kontroli NO_x ; te środki zagwarantują, że pojazdy wykorzystujące odczynnik do przestrzegania wartości granicznych emisji NO_x , nie mogą działać bez takiego odczynnika.

3.8 Rozporządzenie przewiduje ponadto, że niezależnym podmiotom zostaje przyznany nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących pokładowej instalacji diagnostycznej (OBD) oraz do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów ⁽³⁾. Powołując się na inne, bardziej szczegółowe rozporządzenie, przewiduje się ponadto wymóg udostępniania na stronach internetowych informacji dotyczących diagnostyki pokładowej oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, w standardowym formacie opracowanym przez komitet techniczny zainteresowanych stron (tzw. „standard OASIS” ⁽⁴⁾).

3.9 Wartości graniczne normy Euro 6 przewidziane przez rozporządzenie zostaną wprowadzone w terminie:

- do 1 kwietnia 2013 r. dla nowych homologacji,
- do 1 października 2014 r. dla nowych rejestracji.

⁽³⁾ Przez „informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdów” rozumie się wszelkie informacje dotyczące diagnostyki, obsługi, sprawdzenia, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania oprogramowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży i autoryzowanym stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych. Obejmują one wszelkie dane niezbędne do montażu części lub wyposażenia pojazdów.

⁽⁴⁾ Organizacja OASIS — Organization for the Advancement of Structured Information Standards.

4. Uwagi ogólne

4.1 Pomimo znacznego nasilenia się ruchu samochodowego w ostatnim dziesięcioleciu jakość powietrza się polepszyła. Niemniej jednak cała UE jest jeszcze daleka od rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza, przede wszystkim na obszarach miejskich i w gęsto zaludnionych regionach. Komitet przyjmuje zatem z zadowoleniem propozycję Komisji, by ustanowić zharmonizowane normy produkcji pojazdów silnikowych w celu zagwarantowania sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i jednocześnie wysokiego stopnia ochrony środowiska naturalnego.

4.2 Wartości graniczne normy Euro 4 dla pojazdów ciężarowych i autobusów obowiązują od 9 listopada 2006 r., a wartości graniczne normy Euro 5 w odniesieniu do nowych homologacji stosowane będą od 1 października 2008 r. Komitet uważa zatem, że zaproponowane terminy wykonania nowego rozporządzenia są odpowiednie.

4.3 Ze względu na to, że wniosek nie dotyczy kwestii leżących wyłącznie w kompetencji Wspólnoty, Komitet popiera zastosowanie zasady pomocniczości. Zgadza się on niemniej z punktem widzenia Komisji, która dbając o uniknięcie barier dla jednolitego rynku i mając świadomość transgranicznych następstw zanieczyszczenia powietrza, uważa, że celów wniosku nie można osiągnąć z inicjatywy samych państw członkowskich, lecz że konieczne są wiążące środki uzgodnione na szczeblu europejskim.

4.4 Komitet popiera ponadto wybór rozporządzenia jako instrumentu prawnego, gdyż gwarantuje ono określone terminy i sposoby wykonania we wszystkich państwach członkowskich, co jest szczególnie istotne dla prawodawstwa zawierającego dużo danych technicznych.

4.5 Komitet zgadza się ze stwierdzeniami zawartymi w punkcie 5 wprowadzenia do wniosku dotyczącego rozporządzenia, który mówi: „Osiągnięcie europejskich celów w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Z tego względu przemysł musi otrzymać jasne informacje na temat przyszłych wartości granicznych emisji zanieczyszczeń”; oraz z uwagą zawartą w następnym punkcie 6: „Ustalenie na wczesnym etapie wartości granicznych emisji tlenków azotu powinno zapewnić producentom pojazdów długoterminowe bezpieczeństwo planistyczne w całej Europie”.

4.6 Komitet zgadza się ponadto z Komisją co do tego, że przy ustalaniu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla konkurencyjności rynków i producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz rosnące korzyści z innowacyjnych rozwiązań, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia i rosnącej średniej długości życia.

4.7 Komitet popiera w pełni prawo niezależnych podmiotów do swobodnego dostępu do informacji w sprawie naprawy pojazdów. Wyraża natomiast wątpliwości co do decyzji o zastosowaniu standardu OASIS przewidzianego dla samochodów osobowych również w odniesieniu do samochodów ciężarowych o dużej ładowności.

4.7.1 Pojazdy z bardzo dużych serii nie są bowiem objęte rozporządzeniem, które stosowane jest do pojazdów użytkowych o masie przekraczającej 2 610 kg. Pojazdy użytkowe produkowane są w dużej liczbie wersji i wariantów, co utrudnia próby wprowadzenia standardów w zakresie informacji i zwiększa ich koszt w stosunku do realnych korzyści, jakie można by osiągnąć. Trzeba również uwzględnić fakt, że niewiele przedsiębiorstw przeprowadza naprawę samochodów ciężarowych i że specjalizują się one w określonych markach. Zastosowanie systemu OASIS do przedsiębiorstw przeprowadzających naprawę samochodów ciężarowych o dużej ładowności, z których prawie wszystkie to MSP, oznaczałoby obciążenie ich znacznymi obciążeniami finansowymi i organizacyjnymi w celu zainstalowania nowego systemu i zarządzania nim: obciążenia te byłyby niewspółmierne do spodziewanych korzyści dla użytkowników tego systemu.

4.7.2 W świetle powyższych uwag Komitet proponuje zatem Komisji przeprowadzenie oceny oddziaływania, która analizowałaby koszty i korzyści wynikające z zastosowania OASIS w porównaniu z innymi możliwymi rozwiązaniami, prostszymi i mniej kosztownymi.

4.8 Komitet powtarza ponownie — tak jak podkreślał już w przeszłości w odniesieniu do innych wniosków Komisji — że stosowne byłoby wsparcie wprowadzania pojazdów na paliwa alternatywne, które emitują mniej tlenu azotu i stałych cząstek. Zgadza się zatem co do potrzeby wprowadzenia wartości granicznych emisji węglowodorów, węglowodorów niemetanowych i metanu.

4.9 Komitet ma nadzieję, że dla potrzeb procedury badawczej, która stanowi podstawę rozporządzenia w sprawie homologacji typu WE w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń, Komisja przyjmie możliwie najszybciej ogólnościowe, zharmonizowane cykle jezdne.

4.10 Rozporządzenie przewiduje również pomiar zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla, a zatem w tym względzie odchodzi w pewnym stopniu od swego zadeklarowanego celu, którym jest ograniczenie zanieczyszczeń powietrza.

4.10.1 Dane wykorzystywane przy takich pomiarach pochodziłyby z badań silnika na hamowni, które w istocie nie są jednakże reprezentatywne dla pomiarów dotyczących pojazdu. Jak wiadomo, efektywność energetyczna pojazdu zależy od różnych aspektów, a silnik jest jedynie jednym z istotnych elementów (napęd, aerodynamika, opór toczenia, części pomocnicze itp.). Ten sam rodzaj silnika może znaleźć zastosowanie w pojazdach o bardzo różniących się cechach i przeznaczeniu (samochody ciężarowe, pojazdy budowlane, autobusy miejskie itp.).

4.10.2 Nie przez przypadek zatem — Komitet pragnie tutaj przypomnieć — w komunikacie w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ (COM(2007) 19 wersja ostateczna) Komisja przewidziała również uwzględnienie pojazdów użytkowych N₁, następnie jednak porzuciła ten pomysł w trakcie sporządzania odnośnego rozporządzenia (COM(2007) 856 wersja ostateczna), zważywszy na specyfikę tematu i niewystarczalność dostępnych danych.

4.10.3 Komitet przypomina ponadto, że na rynku istnieje silne zapotrzebowanie na ograniczenie zużycia paliwa przez samochody użytkowe (z proporcjonalnym ograniczeniem emisji CO₂), gdyż w wielu wypadkach paliwo stanowi największą pozycję w kosztach operacyjnych transportu. To konkurencja skłania więc producentów pojazdów do opracowywania najbardziej zaawansowanych rozwiązań pod względem zużycia, a zatem również emisji dwutlenku węgla.

4.10.4 Co się tyczy pomiaru emisji CO₂, Komitet podkreśla inny istotny fakt: jeżeli dane dotyczące zużycia paliwa i CO₂ pochodzące jedynie z badań silnika, zostałyby wykorzystane do stworzenia ewentualnych zachęt lub podatków, to mogłoby to wywołać irracjonalne zakłócenia rynku.

4.10.5 W związku z powyższym EKES potwierdza swoją zgodę co do tego, że należy jak najszybciej opracować przepisy również w zakresie emisji CO₂ pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, uważa jednak, że stosowniej byłoby podjąć i dogłębnie zbadać to zagadnienie w ramach osobnego, konkretnego wniosku, m.in. dlatego, by uniknąć ryzyka konfliktowej debaty, która mogłaby opóźnić przyjęcie omawianego rozporządzenia.

4.11 Mając na względzie niechęć rynku do nabywania bardziej ekologicznych pojazdów z uwagi na ich nieuchronnie wyższą cenę, Komitet jest przychylnie nastawiony do możliwości stworzenia zachęt finansowych do ich nabywania i opowiada się za tym, żeby państwa członkowskie mogły za pomocą różnych systemów zachęt przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów, które odpowiadają wymogom ustalonym na szczęblu wspólnotowym.

4.12 Komitet popiera oczywiście propozycję, by państwa członkowskie ustanawiały normy dotyczące kar za nieprzestrzeganie omawianego rozporządzenia i by takie kary były skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

4.13 Komitet uważa, że terminy wykonania rozporządzenia zaproponowane przez Komisję (1 kwietnia 2013 r. dla nowych homologacji i 1 października 2014 r. dla nowych rejestracji) są odpowiednie. Pięcioletni okres stabilności między jednym poziomem emisji a następnym jest wystarczający, by umożliwić przedsiębiorstwom uzyskanie zwrotu od dokonanych inwestycji w celu wprowadzenia na rynek nowych rozwiązań.

4.14 Komitet zgadza się z propozycją Komisji, by na wniosek producenta nie stosować nowego rozporządzenia do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ o masie odniesienia poniżej lub równej 2 840 kg, homologowanych zgodnie z rozporządzeniem

(WE) nr 715/2007. Innymi słowy Komitet popiera fakt, że w wypadku pojazdów o masie bliskiej wyznaczonej granicy dopuszcza się pewien stopień elastyczności w zakresie homologacji, tak by móc bardziej skutecznie odpowiedzieć na różne potrzeby klientów również w odniesieniu do „kompromisu” między zużyciem, przebiegiem a emisją zanieczyszczeń.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Komitet zgadza się z zaproponowanymi wartościami granicznymi emisji. Wartości te zostały ujęte w scenariuszu A ⁽⁵⁾ rozważanym przez Komisję i przyjętym z zadowoleniem przez większość zainteresowanych stron zaangażowanych w proces konsultacji.

5.2 Niemniej jednak Komitet uważa, że powinien ponownie poruszyć problem odwrotnego stosunku między emisją NO_x a CO₂. Ze względu na to, że ograniczenie obu jest istotnym celem ekologicznym, zasadnicze znaczenie ma zrównoważenie wartości granicznej tlenków azotu, tak by nie przyczyniać się do wzrostu emisji dwutlenku węgla. Oczekiwane ograniczenie emisji NO_x spowoduje bowiem wzrost CO₂ od 2 % do 3 %. Komisja twierdzi, na podstawie badań zrealizowanych w USA w 2001 r., że w momencie zastosowania rozporządzenia przewidywany obecnie wzrost nie wystąpi dzięki rozwojowi technologii silników. EKES pozwala sobie jednak zasugerować, że potrzebna byłaby aktualizacja tych badań, tak by dysponować bardziej sprawdzonymi danymi na temat wpływu proponowanych ograniczeń emisji NO_x zużycie paliwa i na wynikającą z niego emisję CO₂.

5.3 Jak wspomniano, Komitet popiera równoległe „podejście dwustopniowe”, które ogranicza proces współdecyzji do elementów o większym znaczeniu politycznym, a środki wykonawcze i szczegóły techniczne powierza komitologii.

5.4 Jednakże Komitet podkreśla, że wiele środków powierzonych komitetowi regulacyjnemu (pokładowa instalacja diagnostyczna, liczba cząstek stałych, systemy perswazji wobec kierowców w wypadku zastosowania odczynnika itp.) jest ogromnie złożonych i wywiera duży wpływ na technologię pojazdów. Komitet zaleca zatem, by wszystkie te aspekty zostały wprowadzone na tym samym etapie wraz z wartościami granicznymi Euro 6 i by — analogicznie do tego, co stwierdzono w odniesieniu do omawianego rozporządzenia — zapewniono odpowiedni okres czasu między wejściem w życie a wykonaniem w celu zagwarantowania przedsiębiorstwom czasu na rozwój.

Bruksela, 22 kwietnia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁵⁾ Ocena oddziaływania, pkt 6.6.2: „Euro VI emission limit value sub-options”.