

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства“**

COM(2009) 593 окончателен — 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Докладчик: **г-н RANOCCHIARI**

На 20 ноември 2009 г. Съветът реши, в съответствие с член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно:

*„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства“*

COM(2009) 593 окончателен — 2009/0173 (COD).

Специализирана секция „Единен пазар, производство и потребление“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 15 юни 2010 г.

На 464-ата си пленарна сесия, проведена на 14 и 15 юли 2010 г. (заседание от 14 юли), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище единодушно.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 В рамките на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и след приемането през 2009 г. на регламента относно леките автомобили, разглежданото предложение за регламент относно намаляването на емисиите от CO<sub>2</sub> на леките търговски превозни средства представлява необходима допълнителна мярка. С оглед намаляването на парниковите газове, не трябва да се пренебрегва нито една инициатива, подкрепена от подходящ интегриран подход, тъй като това е основен аспект на борбата с изменението на климата.

1.2 При новото предложение е използван моделът на предходния регламент относно леките автомобили, като и в този случай са предвидени механизми за налагане на санкции, премии, дерогации, екологични нововъведения и др.

1.3 Въпреки това Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) се опасява, че по този начин не се отчита в достатъчна степен съществената разлика между пътнически леки автомобили и леки търговски превозни средства: първите представляват потребителски стоки, а вторите - средства за производство, като в резултат на това се наблюдават очевидни различия по отношение на тяхната роля и важноста на оперативните разходи. Освен това, предложението относно леките търговски превозни средства в някои отношения е още по-амбициозно от регламента относно леките пътнически автомобили спрямо срокове, санкции, разходи и др. ЕИСК смята, че във връзка с времето за прилагане при търговските превозни средства (*lead time*<sup>(1)</sup>), което е по-дълго поне с две години от това за леките автомобили, е необходимо предложението да се преразгледа, включително и с оглед на тежката криза в сектора, която се отрази и все още продължава да се отразява силно на търговията.

<sup>(1)</sup> Време, необходимо на индустрията, за да приложи всички нови изисквания, които включват структурни промени в превозното средство.

1.4 Освен това съществуват опасения, че едно прекалено силно отражение върху промишлените разходи и оттам върху цените, може допълнително да свие пазара, който вече се намира в дълбока криза, като това доведе до намаляване на заетостта и допълнително забавяне на обновяването на автомобилния парк и следователно и на намаляването на емисиите.

1.5 Затова ЕИСК би желал да се вземат предвид препоръките на Съвета по конкурентоспособност, проведен през май 2009 г., според които „предвид настоящото икономическо положение на сектора, създаването на допълнителна тежест за промишлеността следва по възможност да бъде избегнато, като преди всяко решение се извършват задълбочени оценки на въздействието“.

1.6 ЕИСК припомня, че предложението се основава на оценка на въздействието, извършена преди настъпването на кризата, и приканва Европейския парламент и Съвета да поискат актуализиране на това предложение, като за основа се използва и внимателното наблюдение на емисиите след влизане в сила на стандарт „Евро 5“.

1.7 В светлината на гореказаното обаче, ЕИСК, потвърждавайки необходимостта от намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, призовава за преразглеждане на сроковете, посочени в регламента, при което периодът на постепенно въвеждане да бъде съобразен с *lead time* на сектора, като предвижда да се започне от 2015 г., да се завърши през 2018 г. и да се извърши по-точна и актуализирана оценка на въздействието, включително по отношение на целите в по-дългосрочен план (след 2020 г.), за които се смята, че с напредъка на технологиите биха могли постепенно да достигнат 150-160 g/km, без това да се отразява върху необходимостта от своевременно преразглеждане.

## 2. Въведение

2.1 В Съобщението на Европейската комисия COM(2007) 19 окончателен/2 от февруари 2007 г. относно „Резултати от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически леки автомобили и лекотоварните автомобили“ беше обявено, че Комисията ще предложи законодателна рамка за постигането на целта на Общността за емисии от 120 g CO<sub>2</sub>/km. Регламентът относно емисиите на CO<sub>2</sub> от леките пътнически автомобили, приет през декември 2008 г. с цел намаляване на емисиите от тези автомобили до средно 130 g/km е ключов елемент от стратегията на Общността. Законодателството, на което се основава тази стратегия, определя някои допълнителни мерки за по-нататъшно намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> с 10 g/km (интегриран подход); сред тези мерки фигурира и новото предложение за ограничаване на емисиите на CO<sub>2</sub> от леките търговски превозни средства.

2.2 Европейският съюз се ангажира до 2020 г. да намали общото количество емисии на парникови газове с 20 %, а ако бъде постигнато общо международно споразумение, с 30 %. Ясно е, че всички сектори трябва да допринесат за това намаляване. Според Комисията емисиите от леките търговски превозни средства представляват около 1,5 % от общото количество емисии на CO<sub>2</sub> в Европейския съюз.

2.3 Новото предложение е продължение на две съобщения на Комисията от февруари 2007 г. - гореспомнатото Съобщение COM(2007) 19 окончателен/2 и Съобщение COM(2007) 22 окончателен относно „Конкурендна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век“, както и на искането на Съвета по околна среда от юни 2007 г. за изготвяне на предложение за подобряване на енергийната ефективност на леките търговски превозни средства.

## 3. Предложението за регламент

3.1 На 28 октомври 2009 г. Европейската комисия прие предложение за регламент относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от леките търговски превозни средства.

3.2 Както беше споменато във въведението, с новия регламент се цели да се допълни Регламент (ЕО) № 443/2009 (емисии на CO<sub>2</sub> от автомобили) в рамките на интегрирания подход за постигане на целта на ЕС от 120 g CO<sub>2</sub>/km за всички нови лекотоварни превозни средства. За календарната година, започваща на 1 януари 2014 г., и за всяка следваща календарна година всеки производител на леки търговски превозни средства взема съответните мерки средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от неговите автомобили да не превишават целта, посочена в регламента.

По-конкретно:

### 3.2.1 Обхват

Обхватът на предложението се ограничаваше до превозни средства от категория N1. Комисията ще реши дали да разшири приложението, така че то да обхване и превозните средства от категория N2 и M2<sup>(2)</sup>, като това може да стане само след преразглеждане през 2013 г., в съответствие с процедурата по комитология.

<sup>(2)</sup> N1 = превозни средства, използвани за превоз на товари, с максимална маса под 3,5 т; N2 = превозни средства, използвани за превоз на товари, с максимална маса под 12 т; M2 = превозни средства, използвани за превоз на пътници, с повече от осем места за сядане и максимална маса под 5 т.

### 3.2.2 Краткосрочна цел

С предложението се цели до 1 януари 2016 г. емисиите от новите превозни средства да се ограничат средно до 175 g CO<sub>2</sub>/km, като се започне от 2014 г. (целта се отнася за 75 % от превозните средства през 2014 г., 80 % - през 2015 г. и 100 % - през 2016 г.).

### 3.2.3 Показател за полезност

В предложението като показател за полезност (основа на изчисленията за измерване на емисиите) е запазена масата на превозното средство в готовност за движение. В член 12 обаче се посочва, че през 2014 г. Комисията ще разгледа използването на други параметри (опорна площ, тегло на полезния товар)<sup>(3)</sup>.

### 3.2.4 Механизъм за налагане на санкции

Съгласно предложението:

- а) таксата за извънредно количество емисии се изчислява чрез умножаване на грамовете CO<sub>2</sub> за километър, с които производителът е превишил своята цел, по броя нови превозни средства, регистрирани през годината;
- б) по време на преходен период (до края на 2018 г. включително) се предвижда „гъвкава система“, при която таксата за извънредно количество емисии нараства в зависимост от отклонението от целта, тоест: 5 евро за първия грам извънредно количество емисии, 15 евро за втория, 25 евро за третия и 120 евро за всеки допълнителен грам извънредно количество емисии;
- в) след края на преходния период (след 2018 г.) таксата за извънредно количество емисии вече няма да зависи от степента на отклонение от целта, а ще бъде фиксирана на 120 евро за всеки грам извънредно количество емисии.

### 3.2.5 Кредити

За производителите на превозни средства с изключително добри характеристики са предвидени отстъпки при изчисляване на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>. Всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 50 g CO<sub>2</sub>/km ще се отчита като 2,5 леки търговски превозни средства през 2014 г.; като 1,5 леки търговски превозни средства през 2015 г. и като 1 леко търговско превозно средство от 2016 г. нататък.

### 3.2.6 Дерогации за определени производители

Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии може да бъде направено от производител на по-малко от 22 000 нови леки търговски превозни средства за календарна година (вж. параграф 3.2), който:

- а) не е член на група свързани производители; или

<sup>(3)</sup> „Теглото на полезния товар на превозното средство“ (payload) се определя като разликата между технически възможната максимална маса с товар в съответствие с приложение III към Директива 2007/46/ЕО и масата на превозното средство. Опорната площ (footprint) на превозното средство се определя като се умножи неговото междусово разстояние по широчината на колелата му.

б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от 22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година; или

в) е член на група свързани производители, но управлява свои собствени производствени обекти и център за проектиране.

### 3.2.7 Екологични иновации

При искане от доставчик или производител Комисията взема предвид намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на новаторски технологии, които не са част от измерването на CO<sub>2</sub> по стандартния цикъл на изпитване, като редът и условията за тази процедура предстои да бъдат определени. Общият принос на тези технологии за намаляването на специфичните емисии на даден производител може да бъде най-много 7 g CO<sub>2</sub>/km.

### 3.2.8 Групиране

Производителите на нови леки търговски превозни средства, с изключение на тези, на които е била предоставена дерогация съгласно параграф 3.2.6 от настоящото становище, могат да създадат група с цел изпълнение на задълженията си.

### 3.2.9 Некомплектовани превозни средства (или *multistage*)<sup>(4)</sup>

Предложението за регламент предвижда за дадено „напълно комплектовано превозно средство“ да се прилага най-високата стойност от стойностите на специфичните емисии на всички „напълно комплектовани превозни средства“ от типа на базовото превозно средство, на което се базира комплектованото превозно средство.

### 3.2.10 Дългосрочна цел

До 1 януари 2013 г. Комисията ще завърши преразглеждането на целите за специфични емисии, за да определи условията за постигане до 2020 г. на дългосрочна цел за емисии от 135 g CO<sub>2</sub>/km.

## 4. Общи бележки

4.1 Както в предишните си становища относно представените от Комисията законодателни предложения за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, Комитетът потвърждава, че подкрепя всички инициативи на Общността, насочени към постигането на конкретни цели по отношение на намаляване на емисиите на парникови газове като съществен принос в борбата с изменението на климата. Следователно, с оглед на това, не може да се пренебрегва нито една разумна намеса, насочена към намаляване на емисиите и от леките търговски превозни средства, които съставляват над 10 % от автомобилния парк в движение.

(4) Превозните средства „*multistage*“ са тези, които при продажбата от производителя са изградени само от кабина + шаси (базово превозно средство) и впоследствие са допълнени от други производители, за да станат подходящи за използването, за което са предназначени (което може да варира в значителна степен). Превозните средства „*multistage*“ съставляват около 15 % от пазара. Тези превозни средства могат да получат типово одобрение в следващите фази в съответствие с Директива 2007/46/ЕО, в която се прави разлика между „базово превозно средство“ (като получило типово одобрение в първия етап на многоетапното типово одобрение), „напълно комплектовано превозно средство“ (получило типово одобрение в края на многоетапното типово одобрение) и „превозно средство като цяло“ (получило типово одобрение чрез обикновено типово одобрение).

4.2 Освен това, изборът на регламента като инструмент изглежда най-подходящ за гарантиране на незабавното спазване на разпоредбите, при което се избягва нарушаването на конкуренцията, с възможните от това последици за вътрешния пазар.

4.3 ЕИСК смята обаче, че като се повтаря концептуалният модел на регламента относно автомобилите, в разглежданото предложение се подценяват разликите между пътнически леки автомобили и леки търговски превозни средства, най-важните от които са:

— по-дълъг цикъл на разработка и производство спрямо този на автомобилите;

— предназначението на търговските превозни средства, използвани за икономически дейности, при които ефективността и мощността на двигателя и съответният разход на гориво често са най-важната част от оперативните разходи. Не случайно 97 % от всички леки търговски превозни средства използват дизелово гориво;

— профилът на купувачите – над 90 % от тях са малки и средни занаятчийски предприятия, които са силно чувствителни към всяка промяна в цената.

4.4 ЕИСК отчита сложността на това преразглеждане, с което би следвало да се цели допълнително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, без обаче да се да се застраши конкурентноспособността на автомобилния сектор, който оперира на един глобален пазар с извънредно голяма конкуренция и преминава през период на изключително голяма криза. Търговският баланс за 2009 г. на сектора за производство на леки търговски превозни средства отбеляза загуба от над 30 % спрямо 2008 г., като в Западна Европа тя възлиза на -30 % (Италия -23,4 %, Германия -24,7 %, Испания -38,8 %, Франция -21,3 %, Обединеното кралство -37,1 %), а в новите държави-членки на -49 % (-28,0 % в Полша и -67,0 % в Чешката република).

4.5 ЕИСК не може да не отчете загрижеността, изразена от онези, които се опасяват от прекалено голямо въздействие върху промишлените разходи и следователно върху продажните цени на превозните средства, като това е свързано с риск от свиване на производството, което от една страна води до намаляване на заетостта, а от друга – до намаляване на продажбите с последващо забавяне на обновяването на автомобилния парк с по-екологични превозни средства.

4.6 Разбира се, ЕИСК не оспорва решението да се определят стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за леките търговски превозни средства, с което се цели също да се избегне рискът от пазарни реакции, водещи до типово одобряване на по-големи пътнически автомобили като леки търговски превозни средства, с цел извличане на изгода от намаленото данъчно облагане на автомобилите или други възможни предимства. Това, което днес поражда безпокойство, е конкретната осъществимост на разглежданото предложение, което от една страна се основава на оценки от 2007 г., т.е. отпреди кризата, която се отрази и продължава да се отразява тежко на сектора, а от друга страна не предоставя достатъчно време за прилагане.

4.7 Всъщност настоящото предложение съдържа нов елемент спрямо предходното, който се отнася до целите: вече не се посочват 175 g CO<sub>2</sub>/km до 2012 г. и 160 g CO<sub>2</sub> през 2015 г., а, както беше споменато по-горе, 175 g CO<sub>2</sub> до 1 януари 2016 г., но с период на постепенно въвеждане от 2014 г., и накрая 135 g CO<sub>2</sub> до 2020 г. Това преразглеждане, както ще видим и по-нататък, за съжаление не е достатъчно, тъй като не отчита *lead time* на сектора и никоя промишленост не започва програма за особено големи инвестиции, ако не е сигурна в законовата рамка, която ще бъде утвърдена.

4.8 В това отношение ЕИСК се основава на заключенията на Съвета по конкурентоспособност относно автомобилната промишленост, приети на 29 май 2009 г., в които се отправя призив да се избягват нови разпоредби, които биха могли да доведат до прекомерни разходи за предприятията от всички производствени отрасли. По отношение по-специално на сектора на автомобилостроенето, Съветът призна, че „предвид настоящото икономическо положение на сектора, създаването на допълнителна тежест за промишлеността следва по възможност да бъде избегнато. Необходимо е изключително предпазливо да се предприемат нови законодателни мерки, които да са предшествани от задълбочени оценки на въздействието при отчитане на настоящите условия“.

4.9 Освен това ЕИСК отбелязва, че Комисията не отчете едновременното съществуване на „антагонистични“ разпоредби, които затрудняват постигането на поставената цел. В извършената оценка на въздействието не се взема под внимание фактът, че намаляването на отработените емисии на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) и частици (PM) от моторните превозни средства, необходимо за дизеловите автомобили по Евро 5 и 6, се отразява отрицателно на горивната ефективност.

4.10 Накрая ЕИСК припомня, че днес, по отношение на леките търговски превозни средства не съществува никаква влязла в сила официална система за контрол на емисиите и следователно липсват официални данни за това. Съществува риск налагането на конкретни задължения на промишлеността и на свързаните с нея сектори да се извършва, без да се разполага с подходяща информация.

4.11 В светлината на горепосоченото ЕИСК приканва европейските институции – както това вече беше направено в становището относно регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили<sup>(5)</sup> – да преразгледат сроковете, посочени в регламента, като периодът на постепенно въвеждане бъде съобразен с *lead time* на сектора и се предвиди започване през 2015 г. и завършване до 2018 г., както при автомобилите – след като се премине през четири етапа.

4.12 Една амбициозна, но по-реалистична цел от 2020 г. нататък би могла да бъде определена на равнище около 150–160 g/CO<sub>2</sub>/km, която да се достигне постепенно с оглед и на оценката на данните, които междуременно ще бъдат предоставени на разположение. ЕИСК изразява желание и по този въпрос започнатото в ЕП и в Съвета обсъждане да доведе до преразглеждане на първоначалната позиция.

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕО) № 443/2009 от 23 април 2009 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1) – Становище на ЕИСК: ОВ С 77, от 31.3.2009 г., стр. 1.

## 5. Специфични бележки

5.1 ЕИСК изтъква, че предложението е по-амбициозно от Регламент (ЕО) № 443/2009 относно леките пътнически автомобили, тъй като:

5.1.1 на практика, сроковете са по-кратки. Предвижда се постепенното въвеждане на целите да започне приблизително четири години, след като Комисията приеме предложението. Това е в духа на Регламент (ЕО) № 443/2009, приет от Комисията в края на 2007 г. и публикуван в средата на 2009 г. Все пак, както е добре известно, търговските превозни средства се характеризират с по-дълги цикли на проектиране и производство в сравнение с леките автомобили (7-10 години вместо 5-7) и следователно се нуждаят от по-дълъг *lead time* от предвидения в Регламент № (ЕО) 443/2009. Освен това периодът на постепенно въвеждане, предвиден за леките търговски превозни средства, е по-кратък от този за леките автомобили и процентът превозни средства, за които се отнася целта в началото на периода, е по-висок (75 % за леките търговски превозни средства срещу 65 % - за автомобилите).

5.1.2 Разходите са по-високи. По-голямата част от търговските превозни средства работят с дизелово гориво (около 97%); възможностите за подобрения са по-малки и по тази причина разходите за намаляване на емисиите са по-големи. От това следва, че очакваното въздействие върху продажната цена е по-значително (между 8 % и 10 % срещу 6 % при автомобилите), както и пределните разходи за намаляване на емисиите (около 160 евро в сравнение с разходите при автомобилите, вариращи в границите от 25 до 150 евро).

5.2 ЕИСК отбелязва, че в предложението като показател за полезност е използвана масата на превозното средство в работно състояние, но в член 12 се предвижда също през 2014 г. Комисията да разгледа използването на други параметри (опорна площ, тегло на полезния товар). ЕИСК би желал в Парламента и в Съвета да бъде обсъдена по-задълбочено възможността още отсега да се извърши оценка на различни параметри, които да отчитат в по-голяма степен предназначението на търговското превозно средство. ЕИСК смята, например, че максималната маса на превозното средство (*Gross Vehicle Mass*), отбелязана в сертификата за регистрация, би била по-подходяща за тази цел, тъй като позволява да бъде взет под внимание и капацитетът на натоварване (товароносимост).

5.3 Санкциите за леките търговски превозни средства са по-високи от тези, предвидени за автомобилите: таксата за извънредно количество емисии е осезателно по-висока (120 евро вместо 95 евро). ЕИСК поддържа изискването да се запази конкурентоспособността на сектора и заключава, че за да се гарантира спазването на правилата, би било достатъчно санкциите за леките търговски превозни средства да са на равнище, подобно на това за автомобилите, както се твърди и в самата оценка на въздействието. Не е ясно защо за количеството емисии на CO<sub>2</sub> от едно търговско превозно средство трябва да са налагат по-строги санкции, отколкото за същото количество емисии на CO<sub>2</sub> от автомобил.

5.4 Според предложението използването на новаторски технологии може да допринесе за намаляване на специфичната цел за производителя най-много до 7 g CO<sub>2</sub>/km. ЕИСК подкрепя въвеждането на тези технологии, които предоставят възможности за работа и развитие и на сектора, произвеждащ оборудване.



5.5 По отношение на „кредитите“ за особено ефективните превозни средства, ЕИСК отбелязва, че предвидените кредити са по-малко „щедри“ от тези, посочени в Регламент (ЕО) № 443/2009, тъй като пределните стойности на емисиите, определени за превозните средства, за които се отнасят кредитите (<math>50 \text{ g CO}\_2/\text{km}</math>), са еднакви с пределните стойности за автомобилите. Средните емисии (и целите) от леките търговски превозни средства обаче са много по-големи от тези от автомобилите и Комисията би трябвало да посочи стойности, които са по-близки до действителността, в зависимост от масата на трите класа леки търговски превозни средства от категория N1 <sup>(6)</sup>.

5.5.1 И по този въпрос ЕИСК би желал да се извърши позадълбочена оценка на въздействието. ЕИСК смята за методологично неточно определянето на абсолютна стойност ( $50 \text{ g CO}_2/\text{km}$ ) за случаи като този с търговските превозни средства, в който функциите на дадено шаси могат да бъдат съвсем различни в зависимост от използваното оборудване и превозвания товар, без да се отчита фактът, че толкова ниска стойност на практика е непостижима за настоящите двигатели с вътрешно горене, а тя изисква „да се прекъсне връзката със съществуващите технологии“ <sup>(7)</sup>, което още не е направено.

5.6 Дългосрочната цел от  $135 \text{ g CO}_2/\text{km}$ , поставена за 2020 г., зависи от резултатите от актуализираната оценка на въздействието, с която, по време на преразглеждането през 2013 г., ще се провери осъществимостта на тази цел. ЕИСК изразява съгласие с необходимостта от определяне на дългосрочни цели и по отношение на леките търговски превозни средства, но предложената стойност още отсега изглежда непостижима в посочените срокове, тъй като, надценявайки очаквания в следващите години технологичен прогрес, пренебрегва още веднъж *lead time* на сектора и отражението на външните фактори, които трябва да бъдат част от интегрирания подход.

5.7 ЕИСК смята, че гореизложеното се потвърждава от факта, че съществуващата оценка на въздействието е недостатъчна поради следните основания:

5.7.1 Не изяснява как се стига до определянето на целта от  $135 \text{ g CO}_2/\text{km}$  и не предоставя оценка на разходите за достигане

на това равнище на целта. Отражението върху продажната цена е посочено само за равнища от 160, 150, 140 и  $125 \text{ g CO}_2/\text{km}$ . Последното е отстранено като прекалено скъпо (би повишило продажната цена с 4 000 евро, близо 20 %). Следователно може да се предположи, че достигането на  $135 \text{ g CO}_2$  ще увеличи разходите с 15 % до 20 % от продажната цена.

5.7.2 Не отчита факта, че увеличението на продажната цена би могло да забави цикъла на обновление на автомобилния парк и по тази причина да доведе до увеличаване на общите нива на емисии (средните емисии от новите превозни средства са по-ниски, но общото ниво на емисии от съществуващия парк е по-високо).

5.8 ЕИСК подкрепя предоставянето на дерогации за дребните производители и производителите в определени пазарни ниши, тъй като, при наличие на специфични условия, е необходимо механизмът да се направи по-гъвкав.

5.9 По отношение на некомплектованите превозни средства, изразява опасения, че предвид липсата на подходящи данни в тази област, предложеният специфичен режим не е подходящ за управление на проблема. По тази причина ЕИСК оцени инициативата на испанското председателство, което заедно с държавите-членки и Комисията преразглежда въпроса. Преоценката, която се извършва в момента, ще съдържа изменения на крайния текст, които са по-пригодени към действителното положение на сектора. Все пак е важно възможно най-скоро да се създаде система за официален мониторинг на данните за емисиите на  $\text{CO}_2$  от превозните средства тип „*multistage*“.

5.10 ЕИСК подкрепя избора за ограничаване на обхвата до превозни средства от категория N1, с включване на такива от категории N2 и M2 едва след извършването на специфична оценка на въздействието, когато вече са налице данни относно емисиите <sup>(8)</sup>. Независимо от това, набляга на необходимостта характеристиките на тези превозни средства да се отчитат в пълна степен. Превозните средства от категория M2, в частност, би трябвало още отсега да се изключат, поради техния специфичен характер на автомобили, заемащи определени пазарни ниши.

Брюксел, 14 юли 2010 г.

Председател  
на Европейския икономически и социален комитет  
Mario SEPI

<sup>(6)</sup> Клас I: максимална маса  $1\,305 \text{ kg}$  и товароносимост  $2,5 \text{ m}^3$ ; клас II: максимална маса  $1\,760 \text{ kg}$  и товароносимост  $6 \text{ m}^3$ ; клас III: максимална маса над  $1\,760 \text{ kg}$  и товароносимост  $17 \text{ m}^3$ .

<sup>(7)</sup> Вж. становището на ЕИСК, забележка 5.

<sup>(8)</sup> Измерването на емисиите на  $\text{CO}_2$  от превозни средства от категории N2 и M2 беше въведено с Регламент Евро 5 и 6, който се прилага към новорегистрираните превозни средства от януари 2011 г. и септември 2015 г. Възможно е емисиите на  $\text{CO}_2$  за превозните средства, получили типово одобрение в рамките на регламента относно тежкотоварните превозни средства, да останат неизвестни до влизането в сила на задължителния стандарт за емисии Евро VI (31.12.2013 г.).