

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel

KOM(2009) 593 v konečném znění – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Zpravodaj: **pan RANOCCHIARI**

Dne 20. listopadu 2009 se Rada, v souladu s článkem 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel

KOM(2009) 593 v konečném znění – 2009/0173 (COD).

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 15. června 2010.

Na 464. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 14. a 15. července 2010 (jednání dne 14. července 2010), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor jednomyslně následující stanovisko.

1. Závěry a doporučení

1.1 V rámci strategie Společenství zaměřené na snížení emisí CO₂ a po schválení nařízení týkajícího se osobních vozidel v roce 2009 má nyní patřičné doplňující opatření formu návrhu nařízení, jež se týká snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel. V zájmu omezování skleníkových plynů, zásadního hlediska boje proti změně klimatu, nesmí být ignorována žádná iniciativa, pokud bude podpořena odpovídajícím integrovaným přístupem.

1.2 Nový návrh přejímá model použitý v předchozím nařízení o osobních vozidlech a i v tomto případě stanoví mechanismus sankcí, bonusy, výjimky, ekologické inovace atd.

1.3 EHSV se nicméně obává, že se takto neberou odpovídajícím způsobem v úvahu základní rozdíly mezi osobními a lehkými užitkovými vozidly. Osobní vozidla jsou spotřebním zbožím, lehká užitková vozidla kapitálovým statkem, což má jasně rozdílné důsledky, pokud jde o jejich účel a důležitost provozních nákladů. K tomu je třeba připojit, že návrh týkající se lehkých užitkových vozidel je v určitém ohledu ještě ambicióznější než nařízení o osobních vozidlech, co se týče časového horizontu, sankcí, nákladů atd. EHSV se domnívá, že vzhledem k době na zavedení opatření⁽¹⁾ u lehkých užitkových vozidel, která je nejméně o dva roky delší než u osobních vozidel, by bylo vhodné návrh přezkoumat, a to i s ohledem na vážnou krizi v odvětví, která měla a stále má závažné obchodní dopady.

1.4 Kromě toho se obává, že příliš silný dopad na průmyslové náklady, a tedy na ceny, by mohl dále oslabit trh, který již prochází hlubokou krizí, a v důsledku snížit zaměstnanost a dále zpomalit obnovu vozového parku, a tak i snížení emisí.

1.5 EHSV si tedy přeje, aby se zohlednila doporučení Rady ve složení pro konkurenceschopnost z května 2009, jež nabádala, že „vzhledem k současné hospodářské situaci v tomto odvětví by se pro potřeby tohoto průmyslu pokud možno neměla vytvářet další zátěž“ a že by každému rozhodnutí mělo „předcházet důkladné posouzení dopadů“.

1.6 EHSV připomíná, že návrh vychází z posouzení dopadu provedeného v období před krizí, a vyzývá Evropský parlament a Radu, aby požadovaly jeho aktualizaci, a to i na základě přesného monitorování emisí poté, co v platnost vstoupí Euro 5.

1.7 S ohledem na to, co bylo uvedeno výše, EHSV potvrzuje nutnost omezení emisí CO₂, avšak přeje si, aby byl přezkoumán harmonogram nařízení tak, aby postupné zavádění bylo přiměřené době na zavedení opatření v odvětví, s předpokládaným zahájením v roce 2015 a ukončením v roce 2018, a aby posouzení dopadu bylo přesnější a aktualizovanější, a to i s ohledem na dlouhodobější cíle po roce 2020, které by mohly postupně dosáhnout 150–160 g/km díky technologickému pokroku. Není tím však dotčena potřeba přezkoumu v příhodnou dobu.

⁽¹⁾ Čas, který průmysl potřebuje ke splnění jakýchkoli nových požadavků, které vyžadují konstrukční změny na vozidle.

2. Úvod

2.1 Sdělení Evropské komise z února 2007 *Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel*, KOM(2007) 19 v konečném znění, obsahovalo oznámení Komise o návrhu právního rámce na dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km. Nařízení o emisích CO₂ z osobních automobilů, které bylo přijato v prosinci 2008 s cílem snížit průměrné emise z těchto vozidel na 130 g/km, představuje klíčový prvek strategie Společenství. Právní předpisy vycházející z této strategie stanoví některá doplňková opatření k dalšímu snížení emisí CO₂ o 10 g/km (integrováný přístup). Mezi tato opatření patří nový návrh na omezení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.

2.2 Evropská unie se zavázala snížit do roku 2020 celkové emise skleníkových plynů o 20 %, případně o 30 %, bude-li uzavřena všeobecná mezinárodní dohoda. Je jasné, že k tomuto snížení musí přispět všechna odvětví. Emise z lehkých užitkových vozidel představují podle Komise přibližně 1,5 % celkových emisí CO₂ v Evropské unii.

2.3 Nový návrh následuje po dvou sděleních Komise z února 2007, a to již zmíněného KOM(2007) 19 v konečném znění a dále KOM(2007) 22 v konečném znění *Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století*, a po výzvě Rady ve složení pro životní prostředí z června 2007, jež se týkala přípravy návrhu na zlepšení energetické účinnosti lehkých užitkových vozidel.

3. Návrh nařízení

3.1 Evropská komise přijala dne 28. října 2009 návrh nařízení o snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.

3.2 Jak bylo naznačeno v úvodu, nové nařízení je chápáno jako doplněk nařízení (ES) č. 443/2009 (emise CO₂ z osobních vozidel) v rámci integrovaného přístupu v zájmu dosažení cíle EU pro emise CO₂ ve výši 120 g/km u všech nových lehkých užitkových vozidel. V kalendářním roce, který začíná dnem 1. ledna 2014, a každý následující kalendářní rok zajistí každý výrobce lehkých užitkových vozidel, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily cíl stanovený v nařízení.

Konkrétně:

3.2.1 Oblast působnosti

Návrh omezuje oblast působnosti na vozidla kategorie N1. Komise se rozhodne, zda rozšířit působnost i na vozidla kategorie N2 a M2⁽²⁾, až po revizi v roce 2013, a to na základě postupu projednávání ve výborech.

⁽²⁾ N1 = vozidla pro dopravu nákladů s maximální nosností menší než 3,5 tuny; N2 = vozidla pro dopravu nákladů s nosností menší než 12 tun; M2 = vozidla pro dopravu osob, s více než osmi sedadly a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun.

3.2.2 Krátkodobý cíl

Cílem návrhu je do 1. ledna 2016 omezit průměrné emise CO₂ z nových vozidel na 175 g/km, přičemž postupné zavádění začne od roku 2014 (cíle bude uplatněn na 75 % vozidel v roce 2014, 80 % v roce 2015 a 100 % od roku 2016).

3.2.3 Parametr užitkovosti

Parametr užitkovosti (základ výpočtu pro měření emisí) je v návrhu určen jako hmotnost vozidla v provozním stavu. V článku 12 se však uvádí, že Komise do roku 2014 zhodnotí použití alternativních parametrů (stopa, užitečné zatížení)⁽³⁾.

3.2.4 Mechanismus sankcí

Návrh stanoví, že:

- a) pokuta se vypočte násobením počtu g CO₂/km, o něž byl překročen cíl, počtem nových automobilů registrovaných v daném roce;
- b) na přechodné období (až do roku 2018 včetně) se stanoví „průžný průběh“, během něhož se jednotná pokuta zvyšuje v závislosti na vzdálenosti od cíle, tedy o 5 eur za první gram navíc, 15 eur za druhý gram, 25 eur za třetí gram a 120 gram za každý další gram navíc;
- c) po skončení přechodného období (po roce 2018) nebude jednotná pokuta nadále záviset na vzdálenosti od cíle a bude pevně stanovena na 120 eur za každý gram navíc.

3.2.5 Superkredity

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ jsou pak stanoveny bonifikace pro výrobce mimořádně výkonných vozidel. Každé nové lehké užitkové vozidlo se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km se počítá jako 2,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2014, 1,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2015 a 1 lehké užitkové vozidlo od roku 2016.

3.2.6 Výjimky pro některé výrobce

Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise (viz odstavec 3.2) může podat výrobce méně než 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných ve Společenství za kalendářní rok, který:

- a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo

⁽³⁾ Užitečné zatížení: Užitečné zatížení vozidla se stanoví jako rozdíl mezi maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla podle přílohy III směrnice 2007/46/ES a hmotností vozidla. Stopa vozidla se vypočte tak, že se rozvor náprav vozidla vynásobí jeho rozchodem kol.

- b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných ve Společenství za kalendářní rok, nebo
- c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a konstrukční středisko.

3.2.7 Ekologická inovace

Na žádost dodavatele nebo výrobce Komise zohlední způsobem, který bude určen, snížení emisí CO₂ dosažené použitím inovativních technologií, a to mimo měření CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu. Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení průměrných specifických emisí každého výrobce může činit nejvýše 7 g CO₂/km.

3.2.8 Sdružování

Výrobci nových lehkých užitkových vozidel kromě výrobců, kterým byla udělena výjimka uvedená v odstavci 3.2.6 tohoto stanoviska, mohou za účelem splnění svých povinností vytvořit sdružení.

3.2.9 Nedokončená vozidla (vyrobená ve více stupních) ⁽⁴⁾

Návrh nařízení stanoví, že se na „dokončené vozidlo“ uplatní nejvyšší hodnota zaznamenaná pro „úplná vozidla“, která jsou stejného typu jako „základní vozidlo“, z něž dokončené vozidlo vychází.

3.2.10 Dlouhodobý cíl

Do 1. ledna 2013 dokončí Komise přezkum cílů pro specifické emise s cílem stanovit způsoby dosažení dlouhodobého cíle 135 g CO₂/km do roku 2020.

4. Obecné připomínky

4.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) potvrzuje, stejně jako ve svých předchozích stanoviscích k legislativním návrhům Komise týkajícím se snižování emisí CO₂, svoji podporu všem iniciativám Společenství, jejichž cílem je dosáhnout konkrétních cílů při omezování skleníkových plynů, což je zásadní otázkou v boji proti změně klimatu. V tomto smyslu tedy nelze přehlížet žádné rozumné opatření vedoucí ke snížení emisí i u lehkých užitkových vozidel, která představují více než 10 % vozového parku.

⁽⁴⁾ Vozidla vyráběná ve více stupních jsou taková vozidla, jež výrobce prodává pouze jako kabinu a podvozek (základní vozidlo) a kupující je poté dokončí tak, aby odpovídala jeho záměrům (které se mohou značně lišit). Vozidla vyráběná ve více stupních představují přibližně 15 % trhu. Schválení typu těchto vozidel může probíhat v po sobě následujících fázích podle směrnice 2007/46/ES, která rozlišuje mezi „základním vozidlem“ (jehož schválení typu probíhá v první fázi víceetapového schválení typu), „dokončeným vozidlem“ (jehož schválení typu probíhá v závěrečné fázi víceetapového schválení typu) a „úplným vozidlem“ (jehož schválení typu je jednorázové).

4.2 Volba nařízení se kromě toho zdá být nevhodnější pro zajištění okamžitého respektování ustanovení, která budou přijata, čímž se zabrání narušení hospodářské soutěže, které by mohlo mít dopad na vnitřní trh.

4.3 EHSV se však domnívá, že projednávaný návrh, který kopíruje základ nařízení schválený pro osobní vozidla, podceňuje rozdíly mezi osobními a lehkými užitkovými vozidly. Zde jsou uvedeny ty nejdůležitější:

— cyklus vývoje a výroby je delší než u osobních vozidel;

— účel těchto vozidel, která jsou využívána pro takové ekonomické činnosti, u nichž účinnost a robustnost motoru a příslušná spotřeba paliva představují často nejdůležitější položku provozních nákladů těchto činností. Není náhoda, že 97 % vozového parku lehkých užitkových vozidel má dieselové motory;

— profil kupujících – více než 90 % jsou malé podniky a mikropodniky živnostníků, kteří jsou velmi citliví na každou změnu v cenách.

4.4 EHSV také upozorňuje na komplikovanost tohoto přezkumu, který musí mít za cíl další snížení emisí CO₂ bez ohrožení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu, jenž se pohybuje na extrémně konkurenčním světovém trhu a prochází krizí impozantních rozměrů. Obchodní bilance za rok 2009 v odvětví lehkých užitkových vozidel zaznamenala pokles o více než 30 % ve srovnání s rokem 2008. Konkrétně jde o 30 % pokles v západní Evropě (Itálie -23,4 %, Německo -24,7 %, Španělsko -38,8 %, Francie -21,3 %, Spojené království -37,1 %) a o 49 % pokles v nových členských státech (např. Polsko -28,0 %, Česká republika -67,0 %).

4.5 EHSV nemůže ignorovat znepokojení těch, kdo projevují obavy z přemrštěně zvýšeného dopadu na průmyslové náklady, a tedy na prodejní ceny vozidel. Hrozí, že dojde k omezení výroby a následně zaměstnanosti na jedné straně a že se sníží ochota nakupovat, což povede ke zpomalení obnovy vozového parku vozidly s nižšími emisemi.

4.6 EHSV zajisté nepochybně rozhodnutí stanovit emisní normy CO₂ pro lehká užitková vozidla i s ohledem na to, aby se zabránilo nebezpečí, že trh bude tihnout k typovému schvalování větších osobních vozidel jako lehkých užitkových vozidel kvůli nižšímu zdanění automobilů nebo jiným možným výhodám. Znepokojení nyní vyvolává konkrétní proveditelnost projednávaného návrhu, jenž jednak vychází z hodnocení pocházejících z roku 2007, tedy z období před krizí, která postihla a stále vážně postihuje tento sektor, a jednak neposkytuje odpovídající dobu pro provádění.

4.7 Stávající návrh ve srovnání s tehdejšími přístupem fakticky obsahuje novinku, která se týká cílů: již se nejedná o 175 g CO₂/km do roku 2012 a 160 g CO₂ do roku 2015, ale, jak bylo řečeno výše, o 175 g CO₂ do 1. ledna 2016, avšak s postupným zaváděním od roku 2014 a konečnými 135 g CO₂ do roku 2020. Tato revize, jak bude ukázáno níže, není bohužel dostatečná, protože nezohledňuje dobu na zavedení opatření v odvětví. Kromě toho žádné průmyslové odvětví nezahájí zvláště nákladný program investic, nemá-li jistotu, jaký rámec právní úpravy bude přijat.

4.8 EHSV se v této souvislosti odvolává na závěry Rady ve složení pro konkurenceschopnost, které se týkají automobilového průmyslu a byly přijaty 29. května 2009. Tyto závěry nabádají vyhnout se novým opatřením, jež by mohla podnikům ve všech výrobních odvětvích přivodit nadměrné náklady. Co se týče konkrétně automobilového průmyslu, Rada uznala, že „vzhledem k současné hospodářské situaci v tomto odvětví by se pro potřeby tohoto průmyslu pokud možno neměla vytvářet další zátěž. K vytváření nových legislativních opatření by se mělo přistupovat s velkou obezřetností a mělo by jim předcházet důkladné posouzení dopadů zohledňující stávající podmínky.“

4.9 EHSV dále zdůrazňuje, že Komise nezohlednila „protikladné“ okolnosti v oblasti právních předpisů, jež ztěžují dosažení stanoveného cíle. V provedeném posouzení dopadu se totiž nebere v úvahu, že snížení emisí výfukových plynů z vozidel, které je nezbytné pro vozidla se vznětovým motorem podle Euro 5 a 6, pokud jde o oxidy dusíku (NO_x) a částice (PM), negativně ovlivňuje účinnost paliva.

4.10 EHSV nakonec připomíná, že v případě lehkých užitkových vozidel do dnešního dne není v platnosti žádný oficiální systém kontroly emisí, a nejsou tedy k dispozici oficiální související údaje. Může tak hrozit, že po průmyslu a podnikách bude požadováno konkrétní úsilí, aniž by byly k dispozici odpovídající informace.

4.11 S ohledem na vše, co bylo uvedeno výše, vyzývá EHSV evropské instituce (jak již učinil ve stanovisku vypracovaném k regulaci emisí CO₂ z osobních automobilů⁽⁵⁾), aby prozkoumaly harmonogram nařízení tak, aby postupné zavádění bylo přiměřené době na zavedení opatření v odvětví, s předpokládaným zahájením v roce 2015 a ukončením ve čtyřech etapách do roku 2018, jako v případě osobních vozidel.

4.12 V každém případě ambiciózní, ale reálnější cíl by se mohl počínaje rokem 2020 nacházet v rozmezí 150–160 g CO₂/km, čehož by mělo být dosaženo postupně i s ohledem na monitorování údajů, které se mezitím stanou dostupnými. EHSV si přeje, aby i v tomto ohledu byl výsledkem úvah v Evropském parlamentu a Radě přezkum původního návrhu.

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1) – stanovisko EHSV: Úř. věst. C 77, 31.3.2009, s. 1.

5. Konkrétní připomínky

5.1 EHSV poukazuje na to, že tento návrh je závaznější než nařízení (ES) č. 443/2009 pro osobní automobily, protože:

5.1.1 časový horizont je ve skutečnosti omezenější. Očekává se, že postupné zavádění cílů začne přibližně čtyři roky po přijetí návrhu Komise. Je to v souladu s nařízením (ES) č. 443/2009, které Komise přijala na konci roku 2007 a které bylo zveřejněno v polovině roku 2009. Lehká užitková vozidla mají nicméně, jak je známo, delší konstrukční a výrobní cyklus než osobní vozidla (7–10 let místo 5–7), a proto potřebují delší dobu na zavedení opatření, než jakou stanoví nařízení (ES) č. 443/2009. Kromě toho je postupné zavádění stanovené pro lehká užitková vozidla kratší než pro osobní vozidla a procentní podíl vozidel, na něž se nařízení vztahuje, je vyšší (75 % pro lehká užitková vozidla a 65 % pro osobní vozidla).

5.1.2 náklady jsou vyšší. Většina lehkých užitkových vozidel (asi 97 %) využívá vznětové motory. Možnosti jejich zlepšení jsou menší a náklady na snížení emisí jsou tedy vyšší. V důsledku toho je očekávaný dopad na prodejní cenu významnější (mezi 8 % a 10 %, ve srovnání se 6 % u osobních vozidel), stejně jako marginální náklady snížení emisí (asi 160 eur, ve srovnání s rozpětím 25–150 eur u osobních vozidel).

5.2 EHSV konstatuje, že návrh jako parametr užitkovosti stanoví hmotnost vozidla v provozním stavu, ale v článku 12 také uvádí, že Komise do roku 2014 zhodnotí použití alternativních parametrů (stopa, užitečné zatížení). EHSV si přeje, aby Parlament a Rada prozkoumaly možnost ihned posoudit jiné parametry, jež lépe zohledňují účel lehkého užitkového vozidla. EHSV se například domnívá, že maximální hmotnost vozidla uvedená v osvědčení o registraci by byla k tomuto účelu vhodnější, protože umožňuje zohlednit i nosnost.

5.3 Sankce stanovené pro lehká užitková vozidla jsou závažnější než sankce pro osobní vozidla: jednotková pokuta je výrazně vyšší (120 eur místo 95 eur). EHSV podporuje úsilí o zachování konkurenceschopnosti odvětví a usuzuje, že výše sankcí pro lehká užitková vozidla obdobná výši sankcí pro osobní vozidla by byla dostatečná k tomu, aby zajistila dodržování předpisů, jak se připomíná i v posouzení dopadu. Je nepochopitelné, proč by množství CO₂ produkovaného lehkými užitkovými vozidly mělo být postihováno tvrději než stejné množství CO₂ z osobních vozidel.

5.4 Návrh počítá s tím, že by využití inovativních technologií mohlo přispět ke snížení specifického cíle pro výrobce až do výše 7 g CO₂/km. EHSV je nakloněn zavedení těchto technologií, které poskytují pracovní příležitosti a možnosti rozvoje i pro sektor náhradních dílů.

5.5 Co se týče „superkreditů“ pro zvláště účinná vozidla, EHSV zdůrazňuje, že plánované superkredity nejsou tak velkorysé jako v nařízení (ES) č. 443/2009, protože mezní hodnoty emisí určené pro vozidla, pro něž lze uvažovat o přidělení superkreditů (<50 g CO₂/km), jsou stejné jako pro osobní vozidla. Průměrné emise (a cíle) z lehkých užitkových vozidel jsou však mnohem vyšší než z osobních vozidel a Komise by měla určit hodnoty lépe odpovídající skutečnosti, které budou stanoveny podle hmotnosti tří tříd lehkých užitkových vozidel kategorie N1 ⁽⁶⁾.

5.5.1 I v tomto případě by EHSV býval uvítal podrobnější rozbor v posouzení dopadu. EHSV považuje určení absolutní hodnoty (50 g CO₂/km) za metodicky nepřesné, jelikož v případě lehkých užitkových vozidel se mohou funkce, které zastává stejný podvozek, zcela lišit podle použitého uspořádání a přepravovaného nákladu, a to se nebere v úvahu, že takto nízká hodnota není se současnými spalovacími motory prakticky dosažitelná, a místo toho vyžaduje „technologické odpoutání od současnosti“ ⁽⁷⁾, které dosud není k dispozici.

5.6 Dlouhodobý cíl ve výši 135 g CO₂/km stanovený pro rok 2020 je podmíněn výsledky aktualizovaného posouzení dopadu, jímž bude při přezkumu v roce 2013 ověřena jeho proveditelnost. EHSV souhlasí s tím, že je nutné stanovit dlouhodobé cíle i pro lehká užitková vozidla, avšak již nyní se zdá, že navrhované hodnoty nebude možné dosáhnout v požadovaném čase, neboť se přeceňuje technologický pokrok očekávaný v příštích letech a opětovně se přehlíží doba na zavedení opatření v odvětví a dopad vnějších faktorů, které by měly být součástí integrovaného přístupu.

5.7 EHSV se domnívá, že to, co bylo uvedeno výše, lze ověřit, neboť současné posouzení dopadu je nedostatečné z následujících důvodů:

5.7.1 Neobjasňuje, jak se dospělo k určení cíle ve výši 135 g CO₂/km, a neposkytuje posouzení nákladů na dosažení této výše. Dopad na prodejní ceny je uveden pouze pro 160, 150, 140 a 125 g CO₂/km. Poslední cíl je zamítnut, protože by byl příliš nákladný (způsobil by zvýšení prodejní ceny o 4 000 eur, tedy přibližně o 20 %). Je tedy pravděpodobné, že na dosažení cíle ve výši 135 g CO₂/km by se náklady zvýšily o 15–20 %.

5.7.2 Nezohledňuje, že by nárůst prodejní ceny mohl zpomalit cyklus obnovy vozového parku, a tím způsobit zvýšení celkových emisí (nižší průměrné emise nového vozového parku, ale vyšší celkové emise stávajícího parku).

5.8 EHSV podporuje stanovení výjimek pro malé výrobce a specializované výrobce, protože za zvláštních podmínek je třeba poskytnout nástroje umožňující flexibilitu.

5.9 Co se týče nedokončených vozidel, panuje obava, že zvláštní režim, jenž byl navržen, není vhodný pro řešení tohoto problému vzhledem k tomu, že chybí vhodné údaje. EHSV tedy ocenil iniciativu španělského předsednictví, které spolu s členskými státy a Komisí nyní tuto tematiku přezkoumává. Právě probíhající přezkum přinese změny konečného znění, jež budou přiměřenější skutečné situaci v odvětví. Je nicméně velmi důležité, aby oficiální systém monitorování údajů týkajících se emisí CO₂ z vozidel vyráběných ve více stupních byl usku-
tečněn co nejrychleji.

5.10 EHSV podporuje rozhodnutí omezit oblast působnosti na vozidla kategorie N1 a zahrnout vozidla kategorie N2 a M2 teprve po provedení zvláštního posouzení dopadu, až budou k dispozici údaje o emisích ⁽⁸⁾. Znovu však zdůrazňuje, že je třeba důkladně zohlednit vlastnosti těchto vozidel. Zejména vozidla kategorie M2 by měla být již teď vyjmuta vzhledem k jejich typické povaze specializovaných vozidel.

V Bruselu dne 14. července 2010.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

⁽⁶⁾ Třída I: referenční hmotnost nepřevyšující 1 305 kg s nosností do 2,5 m³; třída II: referenční hmotnost vyšší než 1 305 kg, ale nepřevyšující 1 760 kg s nosností do 6 m³; třída III: referenční hmotnost vyšší než 1 760 kg s nosností do 17 m³.

⁽⁷⁾ Viz stanovisko EHSV v pozn. pod čarou č. 5.

⁽⁸⁾ Měření emisí CO₂ z vozidel kategorie N2 a M2 bylo zavedeno nařízením Euro 5 a 6 s uplatněním na nově registrovaná vozidla od ledna 2011, respektive od září 2015. U vozidel, jejichž schválení typu proběhlo podle právního předpisu týkajícího se nákladních vozidel, by emise CO₂ mohly být nedostupné až do povinného vstupu v platnost emisí Euro VI (31. 12. 2013).