

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil

COM(2009) 593 konč. – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Poročevalec: **g. RANOCCHIARI**

Svet Evropske unije je 20. novembra 2009 sklenil, da v skladu s členom 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil

COM(2009) 593 konč. – 2009/0173 (COD).

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 15. junija 2010.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje soglasno sprejel na 464. plenarnem zasedanju 14. in 15. julija 2010 (seja dne 14. julija).

1. Sklepi in predlogi

1.1 Predlog za zmanjševanje emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil je v okviru strategije Skupnosti za zmanjševanje emisij CO₂ primeren dopolnilni ukrep po sprejetju uredbe o osebnih avtomobilih leta 2009. Vsakršno pobudo, ki temelji na primernem celostnem pristopu, je treba upoštevati pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, saj je to ključnega pomena pri boju proti podnebnim spremembam.

1.2 Novi predlog je oblikovan po vzoru pred tem pripravljene uredbe o osebnih avtomobilih in tudi za to področje določa mehanizme za kazni, premije, odstopanja, ekološke inovacije itd.

1.3 Vendar pa EESO izraža zaskrbljenost, da ta ureditev ne upošteva primerno velikih razlik med avtomobili in lahki gospodarski vozili: prvi so blago za široko porabo, drugi pa investicijsko blago, zato se njihova vloga in obseg stroškov obratovanja precej razlikujeta. To prinaša očitne razlike glede nalog in višine obratovalnih stroškov. Poleg tega je predlog o lahkih gospodarskih vozilih v določenih ozirih glede časovnih okvirov, kazni, stroškov itd. še ambicioznejši od uredbe o osebnih avtomobilih. EESO meni, da bi bilo morda treba ponovno preučiti predlog ob upoštevanju časa zagona proizvodnje (*lead time*)⁽¹⁾ gospodarskih vozil, ki je vsaj dve leti daljši kot za osebne avtomobile, tudi glede na izredno hudo krizo, ki je prizadela panogo in še naprej vpliva na poslovanje.

⁽¹⁾ Čas, ki ga industrija potrebuje za uresničenje novih zahtev, povezanih s konstrukcijskimi spremembami vozila.

1.4 Poleg tega obstaja bojazen, da bi prevelik vpliv izvedenih ukrepov na proizvodne stroške, in s tem na cene, lahko še bolj oslabil trg, ki je že zdaj v hudi krizi. Povzročil bi izgubo delovnih mest in upočasnil prenovo voznega parka, s tem pa tudi prizadevanja za omejevanje emisij.

1.5 Zato EESO poziva, naj se upoštevajo priporočila Sveta za konkurenčnost iz maja 2009, ki je poudaril, da se je zaradi sedanjega gospodarskega položaja panoge treba po možnosti izogibati ustvarjanju dodatnih obremenitev za industrijo, pred vsako odločitvijo pa pripraviti temeljito oceno učinka.

1.6 EESO poudarja, da predlog temelji na oceni učinka, ki je bila pripravljena pred začetkom gospodarske krize, in poziva Evropski parlament in Svet, naj zahtevata posodobitev ocene učinka, da bo upoštevala tudi skrbno spremljanje emisij po začetku veljavnosti standarda Euro 5.

1.7 Glede na vse to se EESO sicer strinja, da je treba zmanjšati emisije CO₂, vendar poziva k ponovni preučitvi rokov, določenih v Uredbi. Treba bi bilo predvideti prehodno obdobje od leta 2015 do 2018, prilagojeno času zagona v panogi, ter bolj natančno in posodobljeno oceno učinkov. Ta bi morala zajemati tudi dolgoročneje cilje, začrtane za obdobje po letu 2020, saj se ocenjuje, da bi lahko z napredovanjem tehnologije postopno dosegli vrednost 150–160 g/km, za kar bo potrebna pravočasna revizija.

2. Uvod

2.1 Sporočilo Komisije COM(2007) 19 konč. iz februarja 2007 (*Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil*) navaja, da bo Komisija predlagala zakonodajni okvir, s katerim bo dosežen cilj Skupnosti 120 g CO₂/km. Uredba o emisijah CO₂ iz osebnih vozil, sprejeta decembra 2008 z namenom, da bi se emisije iz teh vozil zmanjšale na povprečno 130 g/km, je ključni del strategije Skupnosti. Zakonodaja, na kateri temelji ta strategija, navaja številne dopolnilne ukrepe za zmanjšanje emisij CO₂ za nadaljnjih 10 g/km (celoviti pristop); ti ukrepi vključujejo novi predlog za omejevanje emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil.

2.2 Evropska unija se je zavezala, da bo do leta 2020 zmanjšala skupne emisije toplogrednih plinov za 20 % oziroma za 30 %, če bo dosežen splošen mednarodni dogovor. K tem ciljem morajo seveda prispevati vse gospodarske panoge. Po oceni Komisije predstavljajo emisije iz lahkih gospodarskih vozil okoli 1,5 % vseh emisij CO₂ v Evropski uniji.

2.3 Novi predlog je nadaljevanje dveh sporočil Komisije iz februarja 2007: že navedeni sporočili COM(2007) 19 konč. in COM(2007) 22 konč. o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju, in sledi pozivu Sveta za okolje iz junija 2007, naj se pripravi predlog za izboljšanje energetske učinkovitosti lahkih gospodarskih vozil.

3. Predlog uredbe

3.1 Komisija je 28. oktobra 2009 sprejela predlog uredbe za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil.

3.2 Kakor je navedeno v uvodu, nova uredba dopolnjuje Uredbo (ES) 443/2009 (emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov) v okviru celostnega pristopa za doseg cilja EU 120 g CO₂/km za vsa nova lahka tovorna vozila. Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2014, in za vsako nadaljnje koledarsko leto mora vsak proizvajalec lahkih gospodarskih vozil zagotoviti, da povprečne specifične emisije CO₂ iz njegovih vozil ne presegajo ciljnih vrednosti, določenih z Uredbo.

Posamični predlogi:

3.2.1 Področje uporabe

Področje uporabe predloga je omejeno na vozila kategorije N1. Komisija bo šele po pregledu leta 2013 na podlagi komitološkega postopka odločila, ali naj se njena uporaba razširi še na vozila kategorij N2 in M2⁽²⁾.

3.2.2 Kratkoročni cilj

Cilj predloga je do 1. januarja 2016 postopno zmanjšati povprečne emisije CO₂ iz novih vozil na 175 g CO₂/km, pri

⁽²⁾ N1 = vozila za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso do vključno 3,5 tone; N2 = vozila za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso do vključno 12 ton; M2 = vozila za prevoz več kakor osmih potnikov, z največjo dovoljeno maso do vključno 5 ton.

čemer je od leta 2014 predvideno prehodno obdobje. (Cilj velja za 75 % vozil leta 2014, 80 % leta 2015 in 100 % od leta 2016 naprej.)

3.2.3 Kazalnik uporabnosti

V predlogu je kot kazalnik uporabnosti ohranjena masa vozila, pripravljene za vožnjo (osnova za izračun za merjenje emisij). Vendar pa člen 12 določa, da mora Komisija preveriti, ali bi se lahko leta 2014 uporabili drugi kazalniki (odtis, koristni tovor)⁽³⁾.

3.2.4 Sistem kazni

Predlog določa naslednje:

- kazen se izračuna tako, da se presežni CO₂/km v gramih pomnoži s številom novih vozil, ki so bila registrirana v navedenem letu;
- v prehodnem obdobju (do vključno leta 2018) je predviden prožen režim, v katerem se kazen na gram CO₂ povečuje glede na to, za koliko je presežen cilj: in sicer 5 EUR za prvi presežen gram, 15 EUR za drugega, 25 EUR za tretjega in 120 EUR za vsak nadaljnji gram;
- po prehodnem obdobju (po letu 2018), se kazen na gram CO₂ ne izračunava več na podlagi tega, za koliko je presežen cilj, ampak je fiksno določena in znaša 120 EUR za vsak presežen gram.

3.2.5 Olajšave

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ so določene tudi olajšave za proizvajalce vozil, ki dosegajo izjemne rezultate. Vsako novo lahko gospodarsko vozilo s specifičnimi emisijami CO₂ manj kakor 50 g CO₂/km se leta 2014 šteje kot 2,5 lahkega gospodarskega vozila, leta 2015 kot 1,5 in od leta 2016 naprej kot 1 lahko gospodarsko vozilo.

3.2.6 Odstopanja za nekatere proizvajalce

Proizvajalec, ki izdelava manj kakor 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v koledarskem letu, lahko zaprosi za odstopanje od cilja specifičnih emisij (glej točko 3.2), če:

- ni del skupine povezanih proizvajalcev; ali

⁽³⁾ Koristni tovor: koristni tovor vozila (*payload*) je opredeljen kot razlika med največjo tehnično dovoljeno maso polno obremenjenega vozila v skladu s Prilogo III k Direktivi 2007/46/ES in maso vozila. Odtis vozila (*footprint*) se izračuna tako, da se medosna razdalja pomnoži s kolotekom vozila.

- b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; ali
- c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar vodi lastne proizvodne obrate in oblikovalni center.

3.2.7 Ekološke inovacije

Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca Komisija v skladu s postopki, ki jih je treba še določiti, upošteva prihranke CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij, ki niso zajete v standardnih preskusnih ciklih za merjenje CO₂. Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju cilja povprečnih specifičnih emisij posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO₂/km.

3.2.8 Združevanje (pooling)

Proizvajalci novih lahkih gospodarskih vozil – razen proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s točko 3.2.6. tega mnenja – se lahko združujejo za namene izpolnjevanja svojih obveznosti.

3.2.9 Nedodelana vozila (ali vozila z večstopenjsko homologacijo) ⁽⁴⁾

Predlog predvideva, da je treba specifične emisije „dodelanega vozila“ določiti na raven, ki je enaka najvišji vrednosti emisij vseh „dokončanih vozil“ istega tipa kot osnovno vozilo, na katerem temelji dodelano vozilo.

3.2.10 Dolgoročni cilj

Do 1. januarja 2013 bo Komisija dokončala pregled ciljev specifičnih emisij z namenom, da določi načine, kako bi bilo mogoče do leta 2020 doseči dolgoročni cilj 135 g CO₂/km.

4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO kot v prejšnjih mnenjih o zakonodajnih predlogih Komisije o zmanjševanju emisij CO₂ ponavlja, da podpira vse pobude Komisije, katerih cilj je doseči konkretne cilje pri zmanjševanju toplogrednih plinov, saj je to ključni vidik boja proti podnebnim spremembam. Zato se ne sme spregledati razumnih ukrepov, ki bi zmanjšali tudi emisije lahkih gospodarskih vozil, saj ta vozila sestavljajo 10 % voznega parka.

⁽⁴⁾ Vozila z večstopenjsko homologacijo (*multistage*) so vozila, ki jih proizvajalec prodaja samo kot kabino s šasijo (osnovno vozilo), nato pa jih drugi dopolnijo tako, da so primerna za predvideno uporabo (ki je lahko zelo različna). Vozila z večstopenjsko homologacijo predstavljajo okoli 15 % trga. Ta vozila se lahko na podlagi direktive 2007/46/ES homologirajo v več zaporednih stopnjah. Direktiva loči med „osnovnim vozilom“ (homologirano na prvi stopnji postopka večstopenjske homologacije), „dodelanim vozilom“ (homologiranim na koncu postopka večstopenjske homologacije) in „dokončanim vozilom“ (homologiranim po enostavnem postopku homologacije).

4.2 Poleg tega je izbrani instrument – uredba – najprimernejši, da se zagotovi takojšnja uskladitev s sprejetimi določbami in prepreči izkrivljanje konkurence, ki bi lahko škodovalo notranjemu trgu.

4.3 EESO meni, da ta predlog, ki se zgleduje po uredbi, sprejeti za osebne avtomobile, ne upošteva v zadostni meri razlik med osebnimi avtomobili in lahкими gospodarskimi vozili. Največje razlike so:

— daljši čas razvoja in proizvodnje kot za osebne avtomobile;

— namembnost teh vozil, ki se uporabljajo za gospodarsko dejavnost, za katero so učinkovitost in robustnost motorja ter poraba goriva med najbolj pomembnimi operativnimi stroški. Ni naključje, da ima kar 97 % voznega parka lahkih tovornih vozil dizelski motor;

— profil kupcev: več kot 90 % jih je iz vrst malih in najmanjših podjetnikov, ki so zelo občutljivi na spremembe cen.

4.4 EESO nadalje opozarja na kompleksnost tega pregleda, katerega cilj bi moralo biti nadaljnje zmanjševanje emisij CO₂, ne da bi bila ogrožena konkurenčnost panoge vozil, ki posluje na izredno konkurenčnem svetovnem trgu in je v hudi krizi. Skupna prodaja lahkih gospodarskih vozil se je leta 2009 v primerjavi z letom 2008 zmanjšala za več kakor 30 %, in sicer natančneje za 30 % v Zahodni Evropi (Italija –23,4 %, Nemčija –24,7 %, Španija –38,8 %, Francija –21,3 %, Združeno kraljestvo –37,1 %) in za 49 % v novih državah članicah (npr. za 28,0 % na Poljskem in 67 % na Češkem).

4.5 EESO ne more spregledati pomislekov, da bi lahko imele odločitve prevelik vpliv na proizvodne stroške in s tem na prodajno ceno vozil, kar bi lahko privedlo do zmanjšanja proizvodnje in s tem števila delovnih mest, po drugi strani pa bi se zmanjšalo tudi število kupcev, kar bi upočasnilo prenovo voznega parka z vozili z manj emisijami.

4.6 EESO nikakor ne nasprotuje odločitvi, da se določijo standardi za emisije CO₂ za lahka gospodarska vozila, tudi zato, da se izognemo tveganju, da bi na trgu homologirali večja vozila kot lahka tovorna vozila samo zato, da bi bila deležna nižjega davka na vozila ali drugih ugodnosti. Zaskrb-ljujoča pa je izvedljivost predloga v praksi, saj temelji na ocenah iz leta 2007, se pravi, na stanju pred krizo, ki je panogo hudo prizadela, krize pa še ni konec, po drugi strani pa tudi zato, ker v predlogu niso določeni primerni roki za izvedbo.

4.7 Sedanji predlog se od prejšnjih razlikuje v ciljih: cilj ni več 175 g CO₂/km do leta 2012 in 160 g CO₂ do leta 2015, temveč – kot že navedeno – 175 g CO₂ do 1. januarja 2016 (s prehodnim obdobjem od leta 2014) in končno 135 g CO₂ do leta 2020. Ta revizija žal ni zadostna, kar bo razvidno tudi v nadaljevanju, saj ne upošteva časa zagona proizvodnje v tej panogi, in nobena industrija se ne bo spuščala v program izredno dragih naložb, če ni jasno, kakšen bo zakonodajni okvir.

4.8 V zvezi s tem se EESO opira na sklepe Sveta za konkurenčnost o avtomobilski industriji, sprejete 29. maja 2009, v katerih se zahteva, da se je treba v vseh proizvodnih panogah izogniti novim pravilom, ki bi podjetjem povzročila dodatne stroške. „Glede na sedanje gospodarske razmere v tem sektorju se je treba po možnosti izogibati ustvarjanju dodatnih obremenitev za to gospodarsko panogo. Nove zakonodajne ukrepe je treba oblikovati izredno previdno, pred njihovim sprejetjem pa je treba izvesti temeljito oceno učinka, ki bi upoštevala trenutne razmere“.

4.9 EESO poleg tega ugotavlja, da Komisija ni upoštevala vzporedne, „konkurenčne“ zakonodaje, zaradi katere je doseganje začrtanega cilja oteženo. Opravljena ocena učinka dejansko ni upoštevala dejstva, da ima zmanjšanje emisij dušikovih oksidov (NO_x) in drobnih delcev vozil z dizelskim motorjem, ki je potrebno za doseganje standarda Euro 5 in 6, negativen vpliv na učinkovitost porabe goriva.

4.10 EESO na koncu poudarja, da še ni nobenega uradnega sistema spremljanja emisij za lahka gospodarska vozila in da v zvezi s tem ni natančnih uradnih podatkov. Zato obstaja nevarnost, da bi to gospodarsko panogo in z njo povezane sektorje konkretno obremenili, ne da bi jim ponudili potrebne informacije.

4.11 EESO glede na vse to, kot že v mnenju o predlogu uredbe o emisijah za osebne avtomobile⁽⁵⁾, poziva evropske institucije, naj ponovno preučijo časovne okvire v uredbi in predvidijo prehodno obdobje od leta 2015 do 2018, prilagojeno času zagona proizvodnje v panogi in štiristopenjsko, kakor pri osebnih avtomobilih.

4.12 Še vedno ambiciozen, vendar po letu 2020 stvarnejši cilj bi bil lahko 150–160 g CO₂/km, kar bi bilo mogoče postopno doseči tudi na podlagi podatkov, ki bodo do takrat zbrani. EESO upa, da bo na podlagi razmisleka, ki sta ga začela Evropski parlament in Svet, prišlo do ponovne preučitve prvotnega predloga tudi glede tega vprašanja.

⁽⁵⁾ Uredba (ES) št. 443/2009 z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1) – mnenje EESO: UL C 77, 31.3.2009, str. 1.

5. Posebne ugotovitve

5.1 EESO opozarja, da predlog postavlja še strožje zahteve kot Uredba (ES) 443/2009 o osebnih avtomobilih, saj:

5.1.1 so časovni okviri dejansko krajši. Cilji naj bi se začeli postopno uvajati približno štiri leta potem, ko je Komisija sprejela predlog. To je skladno z Uredbo (ES) 443/2009, ki jo je Komisija sprejela konec leta 2007 in je bila objavljena sredi leta 2009. Vendar pa so, kot je znano, cikli snovanja in proizvodnje gospodarskih vozil daljši kakor pri osebnih avtomobilih (7–10 let v primerjavi s 5–7), zato potrebujejo daljši čas za zagon proizvodnje, kakor je predvideno v Uredbi (ES) 443/2009. Poleg tega je prehodno obdobje, predvideno pri lahkih gospodarskih vozilih, krajše kot pri osebnih avtomobilih, delež zajetih vozil v začetku pa je višji (75 % lahkih gospodarskih vozil v primerjavi s 65 % osebnih avtomobilov);

5.1.2 so stroški višji. Večina gospodarskih vozil ima dizelske motorje (okoli 97 %); možnosti za izboljšave so manjše, zato so stroški zmanjševanja emisij višji. Pričakovani vpliv na cene je zato večji (od 8 do 10 %, v primerjavi s 6 % pri osebnih avtomobilih), tako tudi mejni stroški zmanjševanja emisij (okoli 160 EUR v primerjavi z stroški za avtomobile, ki segajo od 25 EUR do 150 EUR).

5.2 EESO ugotavlja, da se v predlogu kot kazalnik uporabnosti uporablja masa vozila, pripravljene za vožnjo, člen 12 pa določa, da mora Komisija presoditi, ali bi se lahko leta 2014 uporabljali drugi kazalniki (odtis, koristni tovor). EESO poziva, naj Evropski parlament in Svet razmisli, ali ne bi bilo primerno takoj oceniti različne kazalnike, ki bi bolje upoštevali vlogo gospodarskih vozil. EESO na primer meni, da bi bila največja skupna dovoljena masa vozila (*Gross Vehicle Mass*), ki je navedena v potrdilu o registraciji, bolj primeren kazalnik za ta namen, saj omogoča tudi upoštevanje nosilnosti.

5.3 Kazni za lahka gospodarska vozila so višje kakor za osebne avtomobile: osnovna kazen na gram je veliko višja (120 EUR v primerjavi s 95 EUR). EESO poudarja, da mora ta panoga ostati konkurenčna, in je prišel do sklepa, da bi stopnja kazni za gospodarska vozila, ki bi bila podobna stopnji za osebne avtomobile, zadostovala, da se zagotovi spoštovanje predpisov, kot je pokazala tudi ocena učinka. Pravzaprav ni jasno, zakaj naj bi za neko količino emisij CO₂ iz gospodarskega vozila izrekli strožje kazni kot za enako količino CO₂ iz osebnega avtomobila.

5.4 Predlog navaja, da lahko uporaba inovativnih tehnologij prispeva k zmanjšanju cilja specifičnih emisij posameznega proizvajalca do največ 7 g CO₂/km. EESO zagovarja uvajanje teh tehnologij, ki ponujajo možnosti za zaposlovanje in razvoj tudi v industriji dobaviteljev sestavnih delov.

5.5 EESO v zvezi z „olajšavami“ za posebej učinkovita vozila ugotavlja, da so predvidene olajšave manj ugodne od tistih, predvidenih v Uredbi (ES) 443/2009, saj je predpisana omejitev emisij za vozila, ki bi lahko bila upravičena do olajšav (<50 g CO₂/km), enaka kakor za osebne avtomobile. Povprečne emisije iz lahkih gospodarskih vozil (in cilji) pa so precej višje kakor pri osebnih avtomobilih. Komisija bi morala določiti vrednosti, ki bi bile bolj stvarne in bi se razlikovale glede na maso vseh treh razredov lahkih gospodarskih vozil kategorije N1 ⁽⁶⁾.

5.5.1 Tudi v tej točki bi si EESO želel, da bi bila ocena učinka bolj poglobljena. Meni, da bi bila določitev absolutne vrednosti (50 g CO₂/km) metodološka nenatančna, glede na to, da se lahko funkcija šasije pri gospodarskem vozilu popolnoma spremeni glede na izvedbo in maso, ki se prevaža. Ne glede na to pa tako nizke vrednosti s sedanji motorji z notranjim izgorevanjem ni možno doseči. Za to bi bila potrebna „preusmeritev obstoječe tehnologije“ ⁽⁷⁾, kar pa zdaj še ni mogoče.

5.6 Dolgoročni cilj 135 g CO₂/km do leta 2020 je odvisen od tega, ali bo njegova izvedljivost potrjena z rezultati posodobljene ocene učinka v okviru pregleda do leta 2013. EESO se strinja, da je treba določiti dolgoročne cilje tudi za lahka gospodarska vozila, vendar meni, da doslej predlagana vrednost ni izvedljiva v okviru zahtevanih rokov. Ne samo, da se precej napredek v prihodnjih letih, temveč se tudi tokrat ne upoštevata niti čas zagona proizvodnje niti vpliv nekaterih zunanjih dejavnikov, kar bi moralo biti vključeno v celostni pristop.

5.7 EESO meni, da zgornje opombe potrjuje dejstvo, da obstoječa ocena učinka ne zadostuje iz naslednjih razlogov:

5.7.1 v predlogu ni navedeno, kako je bil določen cilj 135 g CO₂/km, in ni navedena ocena stroškov za to ciljno stopnjo. Vpliv na cene je naveden samo za 160, 150, 140 in 125 g CO₂/km. Slednji je opuščena, ker je predrag (prodajno ceno bi zvišal za 4 000 EUR, torej za približno 20 %). Da se doseže 135 g CO₂, je torej mogoče pričakovati povečanje prodajne cene za 15 do 20 %;

5.7.2 ne upošteva dejstva, da bi povečanje prodajne cene lahko upočasnilo cikel obnove vozne parka in s tem povzročilo povečanje skupnih emisij (nižje povprečne emisije iz novih vozil, vendar na splošno višje emisije iz obstoječega vozne parka).

5.8 EESO podpira vključitev odstopanj za male in specializirane proizvajalce, ker posebne okoliščine zahtevajo prožno ureditev.

5.9 EESO izraža zaskrbljenost, da za nedodelana vozila predlagani sistem ne bo primerno urejal vprašanja, glede na to, da niso navedeni ustrezni podatki ali študije. Zato pozdravlja pobudo španskega predsedstva, ki skupaj z državami članicami in Komisijo ponovno preučuje to vprašanje. Na podlagi tega se bo spremenilo končno besedilo, ki bo bolj upoštevalo položaj v panogi. Pri tem pa je pomembno, da čim prej zaživi uradni sistem spremljanja podatkov o emisijah CO₂ iz vozil, za katera velja postopek večstopenjske homologacije.

5.10 EESO pozdravlja odločitev o omejitvi področja uporabe na vozila kategorije N1, s tem, da bodo vozila kategorij N2 in M2 vključena šele po posebni oceni učinka, ko bodo na voljo podatki o emisijah ⁽⁸⁾. Poudarja pa, da je treba v celoti upoštevati značilnosti teh vozil. Zlasti pa bi bilo treba zdaj izključiti vozila kategorije M2, glede na to, da gre za nišni izdelek.

V Bruslju, 14. julija 2010

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI

⁽⁶⁾ Razred I: največja dovoljena masa 1 305 kg in prostornina tovornega prostora 2,5 m³; razred II: največja dovoljena masa 1 760 kg in prostornina tovornega prostora 6 m³; razred III: > 1 760 kg in prostornina tovornega prostora 17 m³.

⁽⁷⁾ Glej mnenje EESO, navedeno v opombi 5.

⁽⁸⁾ Meritve emisij CO₂ iz vozil kategorij N2 in M2 so bile uvedene z uredbo o standardih Euro 5 in 6 za novo registrirana vozila od januarja 2011 oziroma septembra 2015. Za vozila, ki so pridobila homologacijo na podlagi uredbe o težkih tovornih vozilih, podatki o emisijah CO₂ morda ne bodo na voljo, dokler ne postane obvezen standard Euro 6 (31. decembra 2013).