

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon**

KOM(2009) 593 slutlig – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Föredragande: **Virgilio RANOCCHIARI**

Den 20 november 2009 beslutade rådet att i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

*"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon"*

KOM(2009) 593 slutlig – 2009/0173 (COD).

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som förberett ärendet, antog sitt yttrande den 15 juni 2010.

Vid sin 464:e plenarsession den 14–15 juli 2010 (sammanträdet den 14 juli) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande enhälligt.

## 1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Som ett led i gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp och efter antagandet av förordningen om personbilar 2009 utgör det aktuella förslaget till förordning om minskning av koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon en nödvändig kompletterande åtgärd. I arbetet med att minska växthusgasutsläppen, som utgör en central del av kampen mot klimatförändringen, bör inget initiativ som stöds av en adekvat samordnad strategi förbigås.

1.2 Det nya förslaget bygger på den modell som användes i den tidigare förordningen om personbilar och omfattar också påföljdsmekanismer, premier, undantag, ekologiska innovationer, etc.

1.3 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) fruktar dock att man på så sätt inte tillräckligt beaktar den stora skillnaden mellan personbilar och lätta nyttofordon. Personbilar är konsumentvaror medan lätta nyttofordon är kapitalvaror och detta förhållande skapar olika förutsättningar med avseende på hur de används och hur stora driftkostnaderna är. Till detta kommer att förslaget om lätta nyttofordon i några avseenden är ännu ambitiösare än förordningen på områden som tidsramar, påföljder, kostnader, etc. Med hänsyn till att ledtiden<sup>(1)</sup> för nyttofordon är minst 2 år längre än för personbilar, anser EESK att man bör se över förslaget inte minst i ljuset av den djupa krisen i sektorn som har haft och fortfarande har allvarliga ekonomiska konsekvenser.

<sup>(1)</sup> Den tid som industrin behöver för att uppfylla nya krav som medför förändringar på fordonen.

1.4 Dessutom fruktar EESK att en alltför stor ökning av industrins omkostnader och därmed av priserna ytterligare kan orsaka problem för en marknad som redan är i djup kris. Följden skulle bli att sysselsättningen minskade och att det skulle gå ännu långsammare att förnya fordonsparken och därmed begränsa utsläppen.

1.5 EESK hoppas därför att man tar hänsyn till rådets (konkurrenskraft) rekommendationer från maj 2009 om att "med hänsyn till nuvarande ekonomiska situationen i sektorn så långt som möjligt undvika att lägga ytterligare bördor på industrin och genomföra djupgående konsekvensbedömningar innan nya beslut fattas".

1.6 EESK påpekar att förslaget bygger på en konsekvensbedömning som gjordes före krisen och uppmanar Europaparlamentet och rådet att begära en uppdatering av denna bl.a. med hänsyn till den noggranna övervakningen av utsläppen efter det att Euro 5 har trätt i kraft.

1.7 EESK håller med om att det är nödvändigt att minska koldioxidutsläppen, men med hänsyn till ovanstående hoppas kommittén att tidsramarna i förordningen ses över så att de anpassas till ledtiderna inom sektorn, eftersom förordningen planeras att träda i kraft 2015 och vara genomförd 2018. EESK hoppas även att det görs en noggrannare konsekvensbedömning som uppdateras bl.a. med mer långsiktiga mål efter 2020 som enligt kommitténs mening, i takt med de tekniska framstegen, kan fastställas till 150/160g/km, utan att detta påverkar behovet av en översyn vid lämplig tidpunkt.

## 2. Inledning

2.1 I kommissionens meddelande KOM(2007) 19 slutlig/2 från februari 2007 om *Resultatet av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon* tillkännagavs att kommissionen skulle lägga fram ett förslag till en rättslig ram för att uppnå gemenskapsmålet på 120 g CO<sub>2</sub>/km. Förordningen om koldioxidutsläpp från personbilar som antogs december 2008 i syfte att minska utsläppen från dessa fordon till 130 g/km i genomsnitt utgör ett viktigt inslag i gemenskapens strategi. Den lagstiftning som strategin bygger på definierar några kompletterande åtgärder för att uppnå en minskning av koldioxidutsläppen med ytterligare 10 g/km (samordnad strategi). I dessa åtgärder ingår det nya förslaget om att begränsa koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon.

2.2 EU har åtagit sig att minska sina totala utsläpp av växthusgaser med 20 % fram till 2020, eller med 30 % om en bred internationell överenskommelse utverkas. Det är uppenbart att alla sektorer måste bidra till denna minskning. Enligt kommissionen står utsläpp från lätta nyttofordon för omkring 1,5 % av EU:s totala koldioxidutsläpp.

2.3 Det nya förslaget är en uppföljning av två meddelanden från kommissionen från februari 2007, av vilka det ena är det ovannämnda KOM(2007) 19 slutlig/2 och det andra KOM(2007) 22 slutlig om *Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet*, och av rådets (miljö) uppmaning från juni 2007 om att utarbeta ett förslag för att förbättra de lätta nyttofordonens energieffektivitet.

## 3. Förslaget till förordning

3.1 Den 28 oktober 2009 antog kommissionen ett förslag till förordning om minskade koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon.

3.2 Som nämnts i inledningen ska den nya förordningen vara ett komplement till förordning (EG) nr 443/2009 (CO<sub>2</sub> från bilar) inom ramen för den samordnade strategin för att uppnå målet på 120 g CO<sub>2</sub>/km för alla nya lätta fordon. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2014 och för varje efterföljande kalenderår ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger det mål som anges i förordningen.

Det gäller särskilt följande:

### 3.2.1 Tillämpningsområde

I förslaget är tillämpningsområdet begränsat till N1-fordon. Först efter en översyn enligt kommittéförfarandet 2013 kommer kommissionen att besluta om tillämpningsområdet ska utvidgas till N2- och M2-fordon <sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup> N1 = fordon för godsbeholdran med en totalvikt på högst 3,5 ton, N2 = fordon för godsbeholdran på högst 12 ton, M2 = fordon för transport av mer än 8 personer och med en totalvikt på högst 5 ton.

### 3.2.2 Målsättning på kort sikt

Förslaget syftar till att gradvis sänka de genomsnittliga utsläppen från nya fordon till 175 g CO<sub>2</sub>/km före den 1 januari 2016 (målet gäller 75 % av fordonen 2014, 80 % 2015, 100 % 2016).

### 3.2.3 Nyttoparameter

I förslaget bibehålls fordonets vikt i körklart skick som nyttoparameter (beräkningsunderlaget för mätning av utsläpp). I art. 12 framgår det emellertid att kommissionen överväger att använda alternativa parametrar (*footprint*, *payload* <sup>(3)</sup>) 2014.

### 3.2.4 Påföljds mekanism

I förslaget föreskrivs att

- påföljden ska beräknas genom att multiplicera det antal g CO<sub>2</sub>/km som överskrider utsläppsmålet med antalet nyregistrerade bilar under innevarande år,
- det under en övergångsperiod (fram till utgången av 2018) ska råda en viss flexibilitet då påföljden stiger i förhållande till hur stort det extra utsläppet är, dvs. 5€ för det första grammet som överskrider utsläppsmålet, 15€ för det andra, 25€ för det tredje och 120€ för varje ytterligare gram som överskrider utsläppsmålet,
- påföljden efter denna övergångsperiod (efter 2018) inte längre ska vara beroende av hur stort det extra utsläppet är, utan fastställas till 120€ för varje gram som överskrider utsläppsmålet.

### 3.2.5 Superkrediter

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid föreslås ett system med subventioner till tillverkare av fordon med exceptionellt goda resultat. Varje nytt lätt nyttofordon med genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO<sub>2</sub>/km ska räknas som 2,5 lätta nyttofordon 2014, 1,5 lätt nyttofordon 2015 och 1 lätt nyttofordon från och med 2016.

### 3.2.6 Undantag för vissa tillverkare

En tillverkare av färre än 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen (se punkt 3.2) under förutsättning att denne tillverkare

- inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller

<sup>(3)</sup> Nyttolast eller *payload*: Fordonets nyttolast är differensen mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last i enlighet med bilaga III till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt. Fordonets markyta eller *footprint* beräknas genom att hjulbasen multipliceras med fordonets spårvidd.

- b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som ansvarar för totalt mindre än 22 000 nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen per kalenderår, eller
- c) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och har eget konstruktionskontor.

### 3.2.7 Miljöinnovationer

På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska kommissionen enligt ännu inte fastlagda regler granska de minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik som inte omfattas av den standardiserade testcykeln för mätningar av koldioxid. Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål får vara högst 7 g CO<sub>2</sub>/km.

### 3.2.8 Poolbildning

De tillverkare av lätta nyttofordon som inte beviljats undantag enligt punkt 3.2.6 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter.

### 3.2.9 Etappvis färdigbyggda fordon (eller multistage)<sup>(4)</sup>

I förslaget till förordning föreskrivs det att för "etappvis färdigbyggda fordon" gäller det högsta värdet av de värden som är registrerade för "färdigbyggda fordon" av samma typ av "grundfordon" på vilket det etappvis färdigbyggda fordonet grundar sig.

### 3.2.10 Långsiktiga mål

Senast den 1 januari 2013 kommer kommissionen att avsluta en översyn av de specifika utsläppsmålen i syfte att definiera en strategi för att uppnå ett långsiktigt mål på 135 CO<sub>2</sub>/km före 2020.

## 4. Allmänna kommentarer

4.1 Precis som i tidigare yttranden om kommissionens förslag till minskning av koldioxidutsläppen vill kommittén ånyo bekräfta sitt stöd till alla EU-initiativ som syftar till att nå specifika mål för att minska växthusgasutsläppen och som utgör en central del av kampen mot klimatförändringen. Av denna anledning bör alla förnuftiga initiativ uppmärksammas som syftar till att minska utsläppen även från lätta nyttofordon, som ju utgör mer än 10 % av fordonsparken.

<sup>(4)</sup> Etappvis färdigbyggda fordon är fordon som säljs av tillverkaren enbart som förarhytt+chassi (grundfordon) och som sedan byggs färdigt av andra för att anpassas till den avsedda användningen (som kan variera kraftigt). Etappvis färdigbyggda fordon utgör ungefär 15 % av marknaden. Dessa fordon kan efterhand beviljas typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG där man skiljer på "grundfordon" (där typgodkännande beviljas under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande), "etappvis färdigbyggt fordon" (där typgodkännande beviljas i slutet av ett etappvis typgodkännande) och "färdigbyggt fordon" (där typgodkännande beviljas genom en enkel typgodkännandeprocess).

4.2 En "förordning" är dessutom det lämpligaste instrumentet för att säkerställa att de antagna bestämmelserna omedelbart efterlevs och därigenom undvika snedvridning av konkurrensen, vilket skulle kunna ge återverkningar på den inre marknaden.

4.3 Icke desto mindre anser EESK att detta förslag, som är uppbyggt på samma sätt som den förordning som antagits för personbilar, underskattar skillnaderna mellan personbilar och lätta nyttofordon som t.ex., för att nämna de viktigaste:

— En längre utvecklings- och produktionscykel än för personbilar.

— Dessa fordons användningsområde i en ekonomisk verksamhet där motorns effektivitet och livslängd och bränsleförbrukningen ofta utgör den största posten bland driftskostnaderna för en sådan verksamhet. Det är ingen tillfällighet att 97 % av alla lätta nyttofordon är dieseldrivna.

— Typen av köpare, till över 90 % småföretag och mikroföretag inom hantverkssektorn som är mycket känsliga för kostnadsförändringar.

4.4 Kommittén inser även att denna översyn är komplicerad, eftersom den ska leda till ytterligare minskning av koldioxidutsläppen men inte får undergräva konkurrenskraften för bilindustrin, som verkar på en extremt konkurrensutsatt internationell marknad och som genomgår en kris av sällan skådad omfattning. 2009 är försäljningssiffror för branschen för lätta nyttofordon uppvigade en minskning med över 30 % jämfört med 2008. Mer specifikt kan nämnas: -30 % i Västeuropa (Italien -23,4 %, Tyskland -24,7 %, Spanien -38,8 %, Frankrike -21,3 %, Storbritannien -37,1 %) och -49 % i de nya medlemsstaterna (t.ex. -28,0 % i Polen och -67,0 % i Tjeckien).

4.5 EESK kan inte bortse från farhågorna om att industrins kostnader och därmed försäljningspriset kan komma att påverkas alltför mycket med risk för en produktionsminskning och därav följande sysselsättningsminskning och minskad köpbägenhet vilket skulle medföra en långsammare förnyelse av fordonsparken med renare fordon.

4.6 EESK ifrågasätter förvisso inte beslutet att fastställa normer för koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon. På detta sätt undviker man risken att större personbilar typgodkänns som lätta nyttofordon för att kunna dra nytta av lägre fordonsskatt eller andra eventuella fördelar. Det som inger farhågor i dag är den praktiska genomförbarheten av förslaget med tanke på att det dels bygger på bedömningar från 2007, alltså från tiden före krisen som har haft och fortsätter att ha allvarliga återverkningar på sektorn, dels inte ger tillräckliga tidsramar för genomförandet.

4.7 Det finns faktiskt en nyhet i det föreliggande förslaget jämfört med det dåvarande förhållningssättet och den nyheten berör målen: Det är inte längre 175g CO<sub>2</sub>/km senast 2012 och 160g CO<sub>2</sub> 2015 som gäller, utan, som nämnts ovan, 175g CO<sub>2</sub> senast den 1 januari 2016 gradvis från 2014 och slutligen 135g CO<sub>2</sub> senast 2020. Denna översyn är, som vi kommer att se senare, dessvärre inte tillräcklig därför att den inte tar hänsyn till ledtiden inom sektorn och det finns ingen industri som inleder ett så kostsamt investeringsprogram utan att man är säker på vilket regelverk som kommer att fastställas.

4.8 I detta sammanhang hänvisar EESK till att rådet (konkurrenskraft) i sina slutsatser om bilindustrin som antogs den 29 maj 2009 rekommenderar att man undviker att anta nya bestämmelser som kan orsaka alltför stora kostnader för företag i alla produktionssektorer. Med särskild hänvisning till motorfordonssektorn erkände rådet att "med hänsyn till nuvarande ekonomiska situationen i sektorn så långt som möjligt undvika att lägga ytterligare bördor på industrin. Nya lagstiftningsåtgärder bör behandlas med största försiktighet och föregås av djupgående konsekvensbedömningar som tar hänsyn till den rådande situationen".

4.9 EESK påpekar för övrigt att kommissionen inte har tagit hänsyn till motstridande bestämmelser som gör det svårare att uppnå det uppställda målet. Så tar man i konsekvensbedömningen inte hänsyn till att den minskning av fordonens avgasutsläpp som krävs för Euro 5 och Euro 6 diesel med avseende på kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och partiklar (PM) har en negativ inverkan på bränsleeffektiviteten.

4.10 EESK erinrar slutligen om att det ännu inte finns något officiellt kontrollsystem för utsläpp från lätta nyttofordon och att det därför inte finns officiella uppgifter på detta område. Det finns en risk att man kräver att fordonsindustrin och närliggande sektorer genomför konkreta åtgärder utan att ha tillräcklig information.

4.11 Med hänsyn till ovanstående uppmanar EESK – på samma sätt som kommittén gjorde i yttrandet om reglering för koldioxidutsläppen från personbilar <sup>(5)</sup> – EU-institutionerna att se över tidsramarna i förordningen så att de gradvis anpassas till ledtiderna inom sektorn med start 2015 och genomförande i fyra etapper senast 2018, som fallet är med personbilarna.

4.12 Ett både ambitiöst och mer realistiskt mål efter 2020 skulle kunna ligga på 150/160g/ CO<sub>2</sub>/km. Detta mål skulle kunna nås gradvis bl. a. med tanke på övervakningen av de uppgifter som kommer att göras tillgängliga under tiden. EESK hoppas att den diskussion som inletts i Europaparlamentet och rådet även på denna punkt utmynnar i en översyn av det ursprungliga förslaget.

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1) – EESK:s yttrande, EUT GU C 77, 31.3.2009, s. 1.

## 5. Särskilda kommentarer

5.1 EESK noterar att förslaget är mer bindande i förhållande till förordning (EG) nr 443/2009 om personbilar, på följande områden:

5.1.1 Tidsramarna är i praktiken snävare. Infasningen av målen ska börja fyra år efter det att kommissionen har antagit förslaget. Detta ligger i linje med förordning (EG) nr 443/2009 som antogs av kommissionen i slutet av 2007 och offentliggjordes i mitten av 2009. Men eftersom planerings- och produktionscyklerna för nyttofordon som bekant är längre än för personbilar (7–10 år i stället för 5–7) behövs det längre ledtider än vad som föreskrivs i förordning (EG) nr 443/2009. Dessutom är infasningsperioden för lätta nyttofordon kortare än för personbilar och den andel fordon som omfattas från början är högre (75 % för lätta nyttofordon, 65 % för personbilar).

5.1.2 Omkostnaderna är högre. De flesta nyttofordon är dieseldrivna (ca 97 %). Därför finns det inte så många möjligheter till förbättringar och således är omkostnaderna för utsläppsminskande åtgärder högre. Till följd av detta är påverkan på försäljningspriset större (mellan 8 och 10 % mot 6 % för personbilar). Detta gäller även marginalkostnaden för minskning av utsläppen (ca 160 € mot mellan 25–150 € för personbilar).

5.2 EESK kan konstatera att förslaget innehåller bestämmelser om fordonets vikt i körklart skick som nyttoparameter, men att kommissionen 2014, i enlighet med art. 12, ska bedöma om alternativa parametrar ska användas (markyta, nyttolast). EESK önskar att Europaparlamentet och rådet ska titta närmare på möjligheten att redan från början använda olika parametrar som i högre grad tar i beaktande nyttofordonets användningsområden. EESK anser till exempel att fordonets maximala vikt (*Gross Vehicle Mass*), som anges på registreringsbeviset, vore lämpligare som parameter eftersom denna gör det möjligt att även ta hänsyn till lastförmåga (totalvikt).

5.3 Påföljderna för lätta nyttofordon är väsentligt högre än påföljderna för personbilar (120 € i stället för 95 €). EESK framhåller att det är nödvändigt att bibehålla sektorns konkurrenskraft och drar slutsatsen att det vore tillräckligt att samma påföljdsnivå gällde för nyttofordon och personbilar för att reglerna ska respekteras, såsom framgår av konsekvensbedömningen. Man kan faktiskt inte förstå varför en viss mängd koldioxid som släpps ut från ett nyttofordon skulle få en allvarligare påföljd än samma mängd koldioxid som släpps ut från en personbil.

5.4 Enligt förslaget kommer användning av innovativ teknik att kunna bidra till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål med högst 7 g CO<sub>2</sub>/km. EESK stöder införandet av denna teknik som medför sysselsättnings- och utvecklingsmöjligheter även inom komponentindustrin.

5.5 Vad beträffar "superkrediter" för särskilt energieffektiva fordon vill EESK påpeka att de superkrediter som ryms inom förslaget inte är lika stora som i förordning (EG) nr 443/2009 eftersom det utsläppstak (< 50 g CO<sub>2</sub>/km) som fastställts för de fordon som kan komma ifråga för superkrediter är det samma som för personbilar. De lätta nyttofordonens genomsnittliga utsläpp (och utsläppsmål) är dock mycket högre än för personbilar och kommissionen bör fastställa värden som bättre överensstämmer med verkligheten och som bygger på vikten hos de tre klasserna av lätta nyttofordon i kategori N1<sup>(6)</sup>.

5.5.1 Även i detta fall hade EESK gärna sett en fördjupad konsekvensbedömning. EESK anser att det ur metodologisk synpunkt är felaktigt att fastställa ett absolut värde (50 g CO<sub>2</sub>/km), eftersom ett och samma nyttofordonschassi kan ha helt olika användningar beroende på utrustning och lastvikt. Dessutom kan ett så lågt värde i praktiken inte uppnås med befintliga förbränningsmotorer och kommittén efterlyser därför ett "teknologiskt uppbrott från det nuvarande läget<sup>(7)</sup>", något som ännu inte skett.

5.6 Det långsiktiga målet på 135 g CO<sub>2</sub>/km 2010 är beroende av resultaten från en uppdaterad konsekvensbedömning där man i samband med översynen 2013 ska avgöra om målet kan uppnås. EESK håller med om att det är nödvändigt att fastlägga långsiktiga mål även för lätta nyttofordon. För närvarande verkar det föreslagna värdet inte kunna uppnås inom de fastlagda tidsramarna, eftersom man övervärderar de tekniska framstegen under de närmaste åren samtidigt som man ännu en gång bortser från ledtiderna inom sektorn och påverkan från de yttre faktorer som bör beaktas inom ramen för en samordnad strategi.

5.7 EESK anser att de ovanstående invändningarna är välgrundade med tanke på att den befintliga konsekvensbedömningen är bristfällig av följande skäl:

5.7.1 Det är inte klart hur man har kommit fram till ett mål på 135 g CO<sub>2</sub>/km och det finns ingen uppskattning av kostnaderna för att nå detta mål. Påverkan på försäljningspriset anges endast för utsläpp på 160, 150, 140 e 125 g CO<sub>2</sub>/km. Det sistnämnda värdet har valts bort eftersom det är för dyrt (försäljningspriset skulle gå upp med 4 000 €, vilket motsvarar ca 20 %). Man kan därför räkna med en ökning av försäljningspriset på mellan 15 % och 20 % för att nå målet på 135 g CO<sub>2</sub>.

5.7.2 Man tar inte hänsyn till att prisökningen skulle kunna försena förnyelsen av fordonsparken och således medföra en ökning av de sammanlagda utsläppen (lägre genomsnittliga utsläpp från nya fordon, men högre sammanlagda utsläpp från den befintliga fordonsparken).

5.8 EESK stöder bestämmelsen om undantag för små tillverkare och nisch tillverkare, eftersom det behövs flexibla instrument när det råder särskilda omständigheter.

5.9 Vad beträffar etappvis färdigbyggda fordon fruktar kommittén att de föreslagna specifika reglerna inte kan lösa problemet, eftersom relevanta uppgifter saknas. EESK välkomnar därför initiativet från det spanska ordförandeskapet som nu håller på med en översyn av området tillsammans med de andra medlemsstaterna och kommissionen. Denna översyn kommer att leda till ändringar i den slutliga texten som på så sätt blir bättre anpassad till de verkliga förhållandena inom sektorn. Det är dock viktigt att det snarast inrättas ett officiellt system för övervakning av uppgifter om utsläpp från etappvis färdigbyggda fordon.

5.10 EESK stöder beslutet att begränsa tillämpningsområdet till N1-fordon och låta N2- och M2-fordon omfattas först efter en specifik konsekvensbedömning, när uppgifter om utsläpp blivit tillgängliga<sup>(8)</sup>. Kommittén framhåller dock att det är nödvändigt att fullt ut ta dessa fordons egenskaper i beaktande. I synnerhet bör M2-fordon tills vidare uteslutas med hänsyn till deras speciella egenskaper som nischfordon.

Bryssel den 14 juli 2010

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande

Mario SEPI

<sup>(6)</sup> Klass I: totalvikt på högst 1305 kg och lastkapacitet på 2,5 m<sup>3</sup>, klass II: totalvikt på högst 1 760 kg och last på 6 m<sup>3</sup>, klass III > 1 760 kg och lastkapacitet på 17 m<sup>3</sup>.

<sup>(7)</sup> Se EESK:s yttrande i not 5.

<sup>(8)</sup> Mätningen av koldioxidutsläpp från fordon i kategorierna N2 och M2 infördes i förordning Euro 5 & 6 och ska tillämpas på fordon som nyregistreras från och med januari 2011 respektive september 2015. För fordon som typgodkänts i enlighet med reglerna om tunga fordon, kommer uppgifterna om koldioxidutsläpp inte att vara tillgängliga förrän den obligatoriska Euro 6-normen har trätt ikraft.