



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по транспорт и туризъм

2009/0173(COD)

1.7.2010

СТАНОВИЩЕ

на комисията по транспорт и туризъм

на вниманието на комисията по околна среда, обществено здраве и
безопасност на храните

относно предложението 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 CO₂ от лекотоварните превозни средства
(COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Докладчик по становище: Oldřich Vlasák

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

1. Проектът на регламент се основава на предположението, че намаляването на разхода на гориво на леките търговски превозни средства ще намали цялостното равнище на емисиите CO₂ от транспорта и по такъв начин ще смекчи „изменението на климата“.
2. Предложението определя лимити за емисиите CO₂ от новите леки търговски превозни средства в ЕС. Всеки производител или вносител, който не отговори на изискванията в рамките на определения период, ще бъде глобяван.
3. Целта на Европейската комисия е да гарантира, че производителите пускат на пазара нови превозни средства с подобрени показатели за емисиите CO₂. Това ще даде възможност на потребителите да осъвременят автомобилния парк и да намалят приноса си към „въглеродния отпечатък“ на транспорта.
4. При все това е под съмнение, че настоящото предложение ще постигне тази цел:
 - i) връзката между тенденциите, които се описват като „изменение на климата“, и човешката дейност (в т.ч. транспорта) е общоприета, но все още не е напълно доказана,
 - ii) количеството емисии CO₂ до голяма степен зависи от разхода на гориво на превозните средства и следователно е свързано не само с технологията на двигателите, а и с други характеристики (гуми, качество на горивото) и с условията, при които работи превозното средство (качество на инфраструктурата, скорост, задръствания, тегло на товара и др.),
 - iii) следователно особеното внимание, което се обръща на технологията, само по себе си няма непременно да доведе до желаните резултати,
 - iv) предложението, което взема за модел Регламента за леките пътнически автомобили (Регламент (ЕО) № 443/2009), не отчита в достатъчна степен основните различия между леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства и е дори по-амбициозно: определеният период от време е по-кратък и глобите са по-високи (120 евро вместо 95 евро); предложените мерки са насочени към аспекта на икономическата верига, свързан с предлагането, но не насърчават търсенето на подобрени леки търговски превозни средства (стимули за операторите/купувачите) и не решават въпроса с други важни аспекти, свързани с разхода на гориво;
 - vi) постигането на целите за 175 (през 2016 г.) и 135 (през 2020 г.) g CO₂/km ще изисква от автомобилната промишленост повече инвестиции в разработването на нови технологии,
 - vii) проблемът не е само, че тези инвестиции ще се отразят върху цената на превозните средства (с увеличение до 10%), ще ги направят по-малко достъпни и по такъв начин ще възпират операторите от покупки, (ще ги принудят да използват настоящия си автомобилен парк с по-лоши показатели по отношение на разхода на гориво и емисии CO₂, а в някои страни може да се стигне и до повишен внос на коли втора употреба),
 - viii) но и че автомобилната промишленост също така изпитва затруднения поради намаленото търсене на нови коли вследствие на икономическата

- криза; следователно евентуални задължителни инвестиции в нови технологии ще се осъществят по-трудно и ще влошат рентабилността на промишлеността (особено във връзка с целта за 135 g CO₂/km през 2020 г.),
- ix) нещо повече, автомобилната промишленост вече е задължена да отделя голяма част от средствата за научноизследователска и развойна дейност за постигане на целите Евро 5 и Евро 6,
5. Съществуват сериозни опасения относно това, дали мерките ще постигнат първоначалната цел за предотвратяване на изменението на климата и дали целите и предложеният график са реалистични и изпълними;
6. Като се отчитат:
- i) Регламенти № 2007/46, 715/2007 и 443/2009;
 - ii) сравнително ниският дял общо количество емисии CO₂ от сектора;
 - iii) необходимостта да се подобри ефективността на разхода на гориво и оттук показателите за емисиите CO₂ в транспортния сектор, за да се подобри качеството на въздуха;
 - iv) съществуващите доброволни ангажименти, поети от сектора (напр. резолюцията на Международния съюз за автомобилен транспорт относно доброволен ангажимент за намаляване на емисиите CO₂ с 30% до 2030 г.);
 - v) общите тенденции за подобряване ефикасността на разхода на гориво вследствие на търсенето от страна на операторите в тази изключително конкурентна промишленост;
 - vi) съществуващата оптимизация на разхода на гориво на леките търговски превозни средства и оттук – по-малкият потенциал за по-нататъшни подобрения;
 - vii) специфичният производствен цикъл на леките търговски превозни средства (приблизително десет години): по-дълъг от този на леките пътнически автомобили;
 - viii) рискът някои класове леки търговски превозни средства, които не могат да постигнат целите, да изчезнат, ако потребителите предпочетат да купуват няколко превозни средства с по-ниски емисии, отколкото едно по-голямо превозно средство, което е било изтеглено, защото не е покрило критериите;
 - ix) рискът някои конкретни видове леки търговски превозни средства, например използваните от полицията, спасителните служби или за други специфични цели от общ интерес, да не могат да покрият критериите;
 - x) икономическият спад и сериозното му отражение върху производителите и потребителите на леки автомобили;
 - xi) необходимостта да се подкрепят производителите (промишлеността), а не да се поставят в неблагоприятно положение посредством обременителни мерки (или дори глоби);
 - xii) необходимостта да се подкрепят потребителите (бизнеса), а не да се създават допълнителни разходи чрез съмнителни политически мерки;
 - xiii) необходимостта от допълнителни стимули, за да се подкрепи търсенето и използването на превозни средства с подобрен разход на гориво;

- xiv) опасността на практика да се наложи бреме на промишлеността и свързаните сектори чрез иновативни, но непрактични политики;
- xv) ролята на комисията TRAN за насърчаване на мобилността в ЕС,

Основните точки от предложението на докладчика следователно са:

- да се отложи влизането в сила на Регламента (с 3 години за целта 175 g CO₂/km);
- да се понижи целта за 2020 г. от 135 на 162g CO₂/km;
- да се използват приходите от таксата за извънредно количество емисии за финансиране на проекти, насочени към намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда;
- за да се подобрят мерките за отпускане на кредити, да се хармонизират глобите за леки търговски превозни средства и леки автомобили в допълнение към другите изменения.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от пътнически автомобили и леки търговски превозни средства установи комплексен подход с оглед постигане на целта на Общността от 120 g CO₂/km до 2012 г., като същевременно представи по-дългосрочна концепция за последващи намаления на емисиите. Регламент (ЕО) № 443/2009 подкрепя тази по-дългосрочна концепция като определя цел от 95 g CO₂/km като средни емисии за новия автомобилен

Изменение

(15) Стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от пътнически автомобили и леки търговски превозни средства установи комплексен подход с оглед постигане на целта на Общността от 120 g CO₂/km до 2012 г., като същевременно представи по-дългосрочна концепция за последващи намаления на емисиите. Регламент (ЕО) № 443/2009 подкрепя тази по-дългосрочна концепция като определя цел от 95 g CO₂/km като средни емисии за новия автомобилен

парк. С оглед гарантиране на последователност с този подход и осигуряване на сигурност при планирането за промишлеността, следва да се определи дългосрочна цел за специфичните емисии на CO₂ за леки търговски превозни средства **за 2020 г.**

парк. С оглед гарантиране на последователност с този подход и осигуряване на сигурност при планирането за промишлеността, следва **също така** да се определи дългосрочна цел за специфичните емисии на CO₂ за леки търговски превозни средства **за 2022 г. Целта за средни емисии от 135 g CO₂/km трябва да се постигне до 2022 г.**

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 20

Текст, предложен от Комисията

(20) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на нивото на Общността. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, трябва да заплащат **такса** за извънредно количество емисии за всяка календарна година от 1 януари 2014 г. нататък. **Таксата** следва да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазили своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на **таксата** следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на **таксата** за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

Изменение

(20) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на нивото на Общността. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, трябва да заплащат **глоба** за извънредно количество емисии за всяка календарна година от 1 януари 2014 г. нататък. **Глобата** следва да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазили своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на **глобите** следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на **глобите** за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

(Това изменение има за цел да замени термина „такса“ с „глоба“. То е приложимо за целия текст).

Обосновка

Това изменение има за цел да замени термина „такса“ с „глоба“. То е приложимо за целия текст (съображения 23 и 26 и членове 6, 8, 10 и 12).

Изменение 3

**Предложение за регламент
Съображение 21 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***(21а) За да се обезпечи
представителност на стойностите
за емисиите CO₂ и ефикасността на
използване на горивото на напълно
комплектованите превозни средства,
Комисията следва да обмисли, по
целесъобразност, преразглеждане на
законодателството относно
типовото одобрение.***

Обосновка

*За да се отчетат специфичните условия на „превозните средства с многоетапно
типово одобрение“ – превозни средства, които се изработват в незавършен вид и
изискват поне още един етап на довършване от друг производител, Европейската
комисия препоръчва изменения на първоначалното предложение. Настоящото
изменение се базира на тези препоръки.*

Изменение 4

**Предложение за регламент
Съображение 23 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***(23а) Благоприятното въздействие на
устройствата за ограничаване на
скоростта по отношение на
опазването на околната среда,
потреблението на енергия,
изхвърлянето на двигателите и
износването на гумите и
безопасността по пътищата ще
помогне за постигане на целите***

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

(24) Скоростта на автомобилните превозни средства оказва силно влияние върху техния разход на гориво и емисиите на CO₂. В допълнение, при липса на ограничение върху скоростта за леки търговски превозни средства, е възможно да има елемент на конкуренция по отношение на най-високата скорост, което би могло да доведе до прекомерно мощни двигатели и свързаните с това слабости при условия на по-бавно шофиране. Поради това е целесъобразно **да се проучи дали е осъществимо разширяване на обхвата** на Директива 92/6/ЕИО на Съвета относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността, с цел включване на леките търговски превозни средства, обхванати от настоящия регламент.

Изменение

(24) Скоростта на автомобилните превозни средства оказва силно влияние върху техния разход на гориво и емисиите на CO₂. В допълнение, при липса на ограничение върху скоростта за леки търговски превозни средства, е възможно да има елемент на конкуренция по отношение на най-високата скорост, което би могло да доведе до прекомерно мощни двигатели и свързаните с това слабости при условия на по-бавно шофиране. Поради това е целесъобразно **да се разшири обхватът** на Директива 92/6/ЕИО на Съвета относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността, с цел включване на леките търговски превозни средства, обхванати от настоящия регламент.

Обосновка

За разлика от тежкотоварните превозни средства, леките търговски превозни средства понастоящем не са оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта. Подобни устройства са много икономически ефективни за намаляване разхода на гориво и емисиите CO₂ и допринасят за безопасността по пътищата. Обхватът на Директива 92/6/ЕИО, изменена с Директива 2002/85/ЕО, трябва да бъде разширен, за да включи и лекотоварните превозни средства.

Изменение 6

Предложение за регламент Член 1 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. С настоящия регламент се определя приложима от **2020 г.** нататък цел за средни емисии от 135 g CO₂/km за нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността.

Изменение

2. С настоящия регламент се определя приложима от **2022 г.** нататък цел за средни емисии от 135 g CO₂/km за нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността.

Изменение 7

Предложение за регламент Член 3 - параграф 1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) „средни специфични емисии на CO₂“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки търговски превозни средства, които той е произвел;

Изменение

а) „средни специфични емисии на CO₂“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки търговски превозни средства, **посочени в член 2**, които той е произвел;

Изменение 8

Предложение за регламент Член 3 – точка 1 – буква е)

Текст, предложен от Комисията

е) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие;

Изменение

е) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие **на комплектованото или напълно комплектованото превозно средство**;

Обосновка

За да се отчетат специфичните условия на „превозните средства с многоетапно типово одобрение“, Европейската комисия препоръчва изменения на първоначалното предложение. Настоящото изменение се базира на тези препоръки.

Изменение 9

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – буква ж а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жа) „комплектовано превозно средство“ означава превозно средство, което няма нужда от окомплектоване, за да покрие съответните технически изисквания на Директива 2007/46/ЕО.

Обосновка

Напълно комплектованите превозни средства попадат в обхвата на законодателното предложение.

Изменение 10

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – буква ж б) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жб) „опорна площ“ означава широчината на колеята, умножена по междуосовото разстояние, посочена в сертификата за съответствие и определена в раздели 2.1 и 2.3 на приложение I към Директива 2007/46/ЕО.

Обосновка

Съгласуване с приложение II, част Б, параграф 5.

Изменение 11

**Предложение за регламент
Член 4 – алинея 1 а (нова)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Когато не са налични специфичните емисии на напълно комплектованото превозно средство, производителят на базовото превозно средство използва специфичните емисии на базовото превозно средство, за да определи средните специфични емисии на CO₂.

Обосновка

За да се отчетат специфичните условия на „превозните средства с многоетапно типово одобрение“, Европейската комисия препоръчва изменения на първоначалното предложение. Настоящото изменение се базира на тези препоръки.

Изменение 12

**Предложение за регламент
Член 4 – алинея 2 – тирета 1, 2 и 3**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

-75 % през 2014 г.,

-50 % през 2014 г.,

-80 % през 2015 г.,

-75 % през 2015 г.,

-100 % от 2016 г. нататък.

-100 % от 2016 г. нататък.

Изменение 13

**Предложение за регламент
Член 5 – заглавие**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Кредити

Кредити *и финансови стимули*

Обосновка

Необходимо е да се разшири обхватът на настоящия регламент, за да се насърчи обновяването на парка от леки търговски превозни средства.

Изменение 14

**Предложение за регламент
Член 5 - параграф - 1 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- 1а. Държавите-членки могат да предвиждат финансови стимули, приложими към превозни средства серийно производство, които са в съответствие с настоящия регламент и неговите мерки за изпълнение.

Тези стимули се отнасят до всички нови превозни средства, пускани за продажба на пазара на дадена държава-членка, които изпълняват най-малко посочените в приложение I цели за специфични емисии преди посочените в приложение I дати, и прилагането им се прекратява на тези дати.

Обосновка

За да се постигнат целите, е необходимо да се насърчи обновяването на парка от превозни средства.

Изменение 15

**Предложение за регламент
Член 5 - параграф - 1 б (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- 1б. Държавите-членки могат да предоставят финансови стимули за преоборудване на превозни средства, които са в употреба, и за разглобяване за скрап на превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент.

Обосновка

За да се постигнат целите, е необходимо да се насърчи обновяването на парка от превозни средства.

Изменение 16

**Предложение за регламент
Член 5 - параграф - 1 в (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- 1в. За всеки вид превозно средство, посочените в параграфи – 1а и – 1б финансови стимули не превишават допълнителната стойност на техническите устройства, монтирани с цел гарантиране на спазването на целите за специфични емисии, определени в приложение I, включително разходите за тяхното монтиране в превозното средство.

Обосновка

Финансовите стимули трябва да са свързани с допълнителните разходи за техническите устройства, монтирани с цел гарантиране на спазването на лимитите за емисиите.

Изменение 17

**Предложение за регламент
Член 5 – параграф - 1 г (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- 1 г. Комисията се уведомява достатъчно навреме относно плановете за създаване или промяна на финансовите стимули, посочени в параграфи – 1а и – 1б.

Обосновка

Комисията трябва да има координираща роля.

Изменение 18

**Предложение за регламент
Член 5 – уводна част – тирета 1,2 и 3**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- 2,5 леки търговски превозни средства през 2014 г.
- 1,5 леки търговски превозни средства през **2015 г.**
- 1 леко търговско превозно средство през **2016 г.**

- 2,5 леки търговски превозни средства през 2014 г.
- 1,5 леки търговски превозни средства през **2016 г.**
- 1 леко търговско превозно средство през **2018 г.**

Изменение 19

**Предложение за регламент
Член 5 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 5а

Ограничение на скоростта

От 2018 г., производителите на леки търговски превозни средства гарантират, че всички нови леки търговски превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, както се определя в член 2, са оборудвани с

устройства за ограничаване на скоростта, в които е заложена максимална скорост от 120 km/h.

Обосновка

За разлика от тежкотоварните превозни средства, леките търговски превозни средства понастоящем не са оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта. Подобни устройства са много икономически ефективни за намаляване разхода на гориво и емисиите CO₂ и допринасят за безопасността по пътищата.

Изменение 20

**Предложение за регламент
Член 8 - параграф 1**

Текст, предложен от Комисията

1. По отношение на периода от 1 януари 2014 г. и всяка календарна година след това Комисията начислява такси за извънредно количество емисии на **производителя** или по целесъобразност на **ръководителя** на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.

Изменение

1. По отношение на периода от 1 януари 2014 г. и всяка календарна година след това Комисията **стриктно** начислява такси за извънредно количество емисии на **всеки производител** или по целесъобразност на **ръководител** на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.

Изменение 21

**Предложение за регламент
Член 8 – параграф 2 – алинея 1 - буква а) – точка i)**

Текст, предложен от Комисията

а) считано от 2014 г. до 2018 г.
i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO₂/km:
 $((\text{извънредно количество емисии} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

Изменение

а) считано от 2014 г. до 2018 г.
i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO₂/km:
 $((\text{извънредно количество емисии} - 3) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

Обосновка

Таксата за извънредно количество емисии следва да бъде съгласувана с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 443/2009 (емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили).

Изменение 22

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 2 – алинея 1 – буква б – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) считано от 2019 г.:

(извънредно количество емисии × **120 EUR**) × брой нови леки търговски превозни средства.

б) считано от 2019 г.:

(извънредно количество емисии × **95 EUR**) × брой нови леки търговски превозни средства.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 2 – алинея 2 – първа точка

Текст, предложен от Комисията

Изменение

„извънредно количество емисии“ означава положителният брой грамове на километър, с който средните специфични емисии на CO₂ на производителя — като се вземе предвид намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на одобрени новаторски технологии в съответствие с член 11 — превишават целта му за специфични емисии през календарната година или част от календарната година, за която се прилага задължението по член 4, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и

„извънредно количество емисии“ означава положителният брой грамове на километър, с който средните специфични емисии на CO₂ на производителя — като се вземе предвид намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на одобрени новаторски технологии в съответствие с член 11, **както и на употребата на устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с разпоредбите на член 5а** — превишават целта му за специфични емисии през календарната година или част от календарната година, за която се прилага задължението по член 4, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и

Изменение 24

Предложение за регламент Член 8 - параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

Изменение

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Европейския съюз **и се използват единствено за финансиране на проекти, целящи постигане на новаторски технологии в името на понижаването на отрицателното въздействие на транспорта върху околната среда.**

Обосновка

Приходите от таксите за извънредно количество емисии следва да се заделят целево за изследвания за по-нататъшно подобряване на резултатите на сектора в екологично отношение.

Изменение 25

Предложение за регламент Член 10 - параграф 1 - уводна част

Текст, предложен от Комисията

Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде направено от производител на по-малко от **22 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година, и:

Изменение

Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде направено от производител на по-малко от **25 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година, и:

Обосновка

Като се има предвид, че общият дял на дребните производители от пазара на леки търговски превозни средства е само 5%, докладчикът предлага повишаване на лимита от 22 000 регистрирани превозни средства (1% от общите продажби на леки търговски превозни средства в ЕС) на 25 000 (приблизително 1,4%). Това също би било по-ниско от стойността (равняваща се на 2% от общите продажби), приета в Регламент (ЕО) № 443/2009 относно намаляването на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили. Така би се дала възможност за по-голяма гъвкавост за

дребните производители при излизането от настоящата икономическа криза.

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 10 – параграф 1 – уводна част – буква б)

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от **25 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година; или

Обосновка

Като се има предвид, че общият дял на дребните производители от пазара на леки търговски превозни средства е само 5%, докладчикът предлага повишаване на лимита от 22 000 регистрирани превозни средства (1% от общите продажби на леки търговски превозни средства в ЕС) на 25 000 (приблизително 1,4%). Това също би било по-ниско от стойността (равняваща се на 2% от общите продажби), приета в Регламент (ЕО) № 443/2009 относно намаляването на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили. Така би се дала възможност за по-голяма гъвкавост за дребните производители при излизането от настоящата икономическа криза.

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 10 - параграф 2 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждано леко търговско превозно средство.

Изменение

г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите **и на средната стойност за сектора**, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждано леко търговско превозно средство.

Обосновка

Въпреки че в сектора средната стойност на намалението на емисиите на CO₂ за достигане на целта от 175 g CO₂/kt е равна на 14%, на някои дребни производители би се наложило да постигнат намаления от над два пъти тази стойност. За да не бъдат дискриминирани те, средната стойност на сектора следва да бъде сред критериите, вземани предвид при одобряването на дерогацията.

Изменение 28

Предложение за регламент

Член 11 - параграф 2 - уводна част

Текст, предложен от Комисията

2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 13, параграф 2. Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за новаторски технологии:

Изменение

2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 13, параграф 2. Тези подробни разпоредби **съответстват на разпоредбите, установени в член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 443/2009** и се основават на следните критерии за новаторски технологии:

Обосновка

В член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) 443/2009 относно емисиите CO₂ от пътнически автомобили се посочва, че до 2010 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии.

Изменение 29

Предложение за регламент

Член 12 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на M₀, посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни

Изменение

До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на M₀, посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни

средства през предходните три календарни години.

средства, **регистрирани** през предходните три календарни години.

Изменение 30

Предложение за регламент Член 12 – параграф 4 – алинея 1– тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

условията за постигане на дългосрочната цел от 135 g CO₂/km до **2020 г.** по икономически ефективен начин, чиято постижимост е предмет на потвърждаване въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието, и

условията за постигане на дългосрочната цел от 135 g CO₂/km до **2022 г.** по икономически ефективен начин, чиято постижимост е предмет на потвърждаване въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието, и

Изменение 31

Предложение за регламент Член 12 - параграф 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7. До 2015 г. Комисията извършва преглед на метода за определяне на специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани превозни средства в параграф 7 от част Б на приложение II и, ако е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение II.

7. До 2014 г. Комисията, когато е уместно, създава процедура за изчисляване на представителни стойности за емисиите на CO₂ и ефикасността във връзка с разхода на гориво при напълно комплектованите превозни средства.

Обосновка

За да се отчетат специфичните условия на „превозните средства с многоетапно типово одобрение“, Европейската комисия препоръчва изменения на първоначалното предложение. Настоящото изменение се базира на тези препоръки.

Изменение 32

**Предложение за регламент
Приложение II – част А – точка 3 - буква г - подточка ii**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ii) специфичните емисии на CO₂;

ii) специфичните емисии на CO₂ *и дела от намалението на емисиите, постигнато в резултат на новаторски технологии в съответствие с член 11;*

Обосновка

С цел последователност на текста.

Изменение 33

**Предложение за регламент
Приложение II – част Б – точка 7**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7. Специфични емисии за напълно комплектовани превозни средства
Специфичните емисии на напълно комплектованите превозни средства се определят в съответствие с Директива 2004/3/ЕО. Когато тази стойност не е налична, специфичните емисии на дадено напълно комплектовано превозно средство се приравняват към най-високата стойност на специфичните емисии на всички напълно комплектовани превозни средства, които са от същия тип превозни средства като некомплектваното превозно средство, на което се базира комплектваното превозно средство, и които са били регистрирани в ЕС през същата година на мониторинг, където „тип на превозното средство“ се определя в съответствие с член 3 от Директива 2007/46/ЕО. Ако има повече от три различни стойности на специфични емисии на всички напълно комплектовани превозни

заличава се

*средства, се използват вторите по
обем специфични емисии.*

Обосновка

*За да се отчетат специфичните условия на „превозните средства с многоетапно
типово одобрение“, Европейската комисия препоръчва изменения на първоначалното
предложение. Настоящото изменение се базира на тези препоръки.*

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства
Позовавания	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)
Водеща комисия	ENVI
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	TRAN 24.11.2009
Докладчик по становище Дата на назначаване	Oldřich Vlasák 9.11.2009
Разглеждане в комисия	27.4.2010 21.6.2010
Дата на приемане	22.6.2010
Резултат от окончателното гласуване	+: 32 -: 4 0: 2
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu