

**PL**

***Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny***

**INT/849**

**Euro 5 / homologacja typu pojazdów**

**PROJEKT OPINII**  
  
Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji  
  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do zastosowania etapu Euro 5 do homologacji typu pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców**[COM(2018) 137 final – 2018/0065 (COD)]

|  |  |
| --- | --- |
| Do członków sekcji | |
|  | |
| Posiedzenie sekcji | 07/06/2018, 10:00 |
| **Termin zgłaszania poprawek** | **04/06/2018, 10:00** |
| Kontakt | int@eesc.europa.eu |
| Administratorka | Claudia DREWES-WRAN |
| Data dokumentu | DD/05/2018 |

Samodzielny sprawozdawca: **Gerardo LARGHI**

|  |  |
| --- | --- |
| Samodzielny sprawozdawca | Gerardo LARGHI (IT-II) |
|  |  |
| Ekspert | Antonio POLICA (z ramienia sprawozdawcy) |

|  |  |
| --- | --- |
| Wniosek o konsultację | Parlament Europejski, 16/04/2018  Rada, 04/04/2018 |
|  |  |
| Podstawa prawna | Art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej |
|  |  |
| Sekcja odpowiedzialna | Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji |
| Data przyjęcia przez sekcję | DD/MM/YYYY |
| Data przyjęcia na sesji plenarnej | DD/MM/YYYY |
| Sesja plenarna nr | … |
| Wynik głosowania (za / przeciw / wstrzymało się) | …/…/… |

# **Wnioski i zalecenia**

## Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) przyjmuje z zadowoleniem wniosek dotyczący rozporządzenia **COM(2018) 137** **final**, gdyż wnosi on pewne zmiany do **rozporządzenia (UE) nr 168/2013** mające na celu zrównoważenie konieczności rozwoju technologii o niewielkim wpływie na środowisko (homologacja Euro 5) z rzeczywistą zdolnością niektórych przedsiębiorstw do ich wdrożenia w przewidzianym czasie (*wykonalność technologiczna*). Odstępstwa powinny zatem zapobiegać negatywnym konsekwencjom dla rynku i poziomu zatrudnienia, gwarantując jednak szybkie osiągnięcie lepszych norm emisji.

## EKES podkreśla, że zmiany zaproponowane przez Komisję są zgodne z zaleceniami zawartymi w ostatniej opinii EKES-u w tej dziedzinie[[1]](#footnote-1). Wśród nich należy podkreślić: stopniowe i elastyczne zastosowanie rozporządzenia stosownie do faktycznej wykonalności technologicznej, rozsądne koszty dla przedsiębiorstw i konsumentów, wykluczenie pojazdów kategorii L1 i L2 z zastosowania systemu diagnostyki pokładowej (OBD)[[2]](#footnote-2). Ponadto Komitet przyjmuje do wiadomości szerokie poparcie dla wniosku ze strony państw członkowskich i wszystkich zainteresowanych stron.

## EKES uważa, że przepisy będą miały pozytywny wpływ na koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa i w konsekwencji na koszty ponoszone przez konsumentów. W tym kontekście trzeba zauważyć rolę społeczną pojazdów kategorii L na obszarach wiejskich, gdzie są one często alternatywą wobec brakujących środków transportu publicznego, oraz w miastach, gdyż pomagają zmniejszyć zatory komunikacyjne.

## EKES opowiada się za przedłużeniem uprawnienia Komisji do przyjmowania aktów delegowanych na kolejnych pięć lat z możliwością jego automatycznego przedłużenia. Uważa, że warunek ten ma decydujące znaczenie dla dostosowania w odpowiednim czasie obowiązujących przepisów do stałego rozwoju technologii i rynku w tym sektorze.

## EKES odnotowuje, że badanie Komisji[[3]](#footnote-3) nie uwzględnia kosztów, wykonalności technicznej i odtwarzalności testów na zużycie energii (rodzaj badania VII) w pojazdach homologowanych o napędzie elektrycznym (L1e-A) oraz homologowanych rowerach ze wspomaganymi pedałami (L1e-B). Wyżej wspomniane badanie koncentruje się w rzeczywistości na analizie samych pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy. Komitet zaleca zatem Komisji rozpoczęcie jak najszybciej dodatkowego badania na temat zużycia energii pojazdów w kategorii L1e-A i L1e-B w celu zaoferowania przedsiębiorstwom tego sektora pewnych ram prawnych.

## EKES popiera propozycję Komisji w sprawie odroczenia zastosowania limitów emisji Euro 5 do pojazdów lekkich czterokołowych (czterokołowce drogowe z nadwoziem – L6e-B), trzykołowych motorowerów (L2eU), motocykli trialowych (L3e-AxT) oraz motocykli enduro (L3e-AxT). Jednak ze względu na to, że chodzi o produkcję niszową[[4]](#footnote-4) prowadzoną przez małe i mikroprzedsiębiorstwa, EKES zaleca przedłużenie tego odstępstwa do 2024 r. zgodnie ze wstępnymi przewidywaniami zawartymi w ocenie skutków. Taki środek powinien umożliwić przedsiębiorstwom w tym sektorze mniej traumatyczną transformację, sprzyjając zachowaniu poziomu zatrudnienia.

# **Wprowadzenie**

## Sektor pojazdów w kategorii L cechuje się szeroką gamą pojazdów lekkich dwu, trzy- i czterokołowych. Obejmuje ona siedem kategorii pojazdów: rowery ze wspomaganymi pedałami i motorowery dwu- (L 1 e) i trójkołowe (L2e), motocykle dwu- (L3e) i trójkołowe (L4e – wózki boczne), trójkołowe pojazdy silnikowe (L5e), pojazdy czterokołowe lekkie (L6e) i ciężkie (L7e – czterokołowce). Każda kategoria dzieli się ponadto w swoim obrębie na łącznie 25 podkategorii.

## Różnorodność modeli, systemów mechanizmów napędowych i zastosowań sprawia, że kategoria L należy do najbardziej zróżnicowanych i wszechstronnych w sektorze pojazdów. Szacuje się, że w UE porusza się ponad 35 mln pojazdów kategorii L.

## Wymogi dotyczące homologacji typu dla „pojazdów kategorii L”[[5]](#footnote-5) od dnia 1 stycznia 2016 r. określono w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 oraz w czterech aktach delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia[[6]](#footnote-6).

## Traktując za punkt wyjścia problemy wskazane w ocenie skutków na temat wpływu na środowisko etapu Euro 5 dla pojazdów kategorii L, Komisja proponuje zmianę lub uwzględnienie niektórych artykułów rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w celu wyjaśnienia jego zasad i ułatwienia wdrażania.

## Propozycja ta, której realizacji pragną również same przedsiębiorstwa w tym sektorze[[7]](#footnote-7), została sporządzona po formalnej konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami (przedsiębiorstwami produkcyjnymi, organami udzielającymi homologacji, partnerami społecznymi).

# **Streszczenie wniosku Komisji**

## *System diagnostyki pokładowej*

### Układ OBD[[8]](#footnote-8) służy do kontroli ogólnego funkcjonowania pojazdu, a w szczególności sygnalizuje awarie czy też nieprawidłowości, które są przyczyną szkodliwych emisji. Istniał już na etapie Euro 4 i zostanie dalej rozwinięty na etapie Euro 5. Ze względu na normę Euro 5 układ OBD będzie działać na czujniki i urządzenia wykonawcze pojazdów w celu monitorowania sprawnego funkcjonowania nie tylko silników, lecz również obróbki spalin i katalizatora.

### Komisja proponuje odroczenie do 2025 r. niektórych aspektów dotyczących zobowiązania do instalacji układu OBD na etapie II, szczególnie jeżeli chodzi o kontrolę katalizatora. Taki środek przewiduje się wyłącznie w odniesieniu do niektórych rodzajów pojazdów, gdyż ze względów technicznych wspomniane urządzenia nie będą mogły być dostępne w 2020 r. Zmiana tego postanowienia powinna gwarantować przedsiębiorstwom wystarczającą ilość czasu na zastosowanie przepisów.

### Komisja wyjaśnia ponadto, że z wymogu dotyczącego układu OBD II wyłączono motorowery (kategorie L1 i L2), podobnie jak lekkie czterokołowce (kategoria L6e) i podkategorie motocykli enduro (L3e-AxE) i motocykli trialowych (L3e-AxT).

## *Metoda kontroli emisji (matematyczna procedura dotycząca trwałości)*

### Badanie na temat wpływu na środowisko normy Euro 5 pokazuje, że metoda poddania badaniu pojazdów po wykonaniu przebiegu 100 km nie umożliwia oszacowania rzeczywistego pogorszenia się stanu układu kontroli emisji pojazdu w okresie jego eksploatacji[[9]](#footnote-9).

### Komisja proponuje stopniowe wyeliminowanie tej metody do 2025 r. W międzyczasie sugeruje zwiększenie przebiegu pojazdu przed poddaniem go badaniu w celu zapewnienia większej wiarygodności danych. Wniosek przewiduje zatem, że pojazdy zarejestrowane w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. powinny zostać poddane badaniu pod kątem efektywności środowiskowej po przebiegu 2500 km, jeżeli pojazd ma maksymalną prędkość poniżej 130 km/h, a po 3500 km jeżeli ma maksymalną prędkość równą lub wyższą od 130 km/h.

## *Zastosowanie limitów Euro 5*

### Badanie na temat wpływu Euro 5 potwierdza, że technologia niezbędna do spełnienia nowych limitów środowiskowych jest już dostępna, z wyjątkiem niektórych rodzajów pojazdów kategorii L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT i L3e-AxE).

### Komisja proponuje zatem odroczenie zastosowania takich limitów od 2020 r. do 2022 r. w odniesieniu do powyższych podkategorii. Środek ten umożliwi producentom, zwłaszcza MŚP, przestrzeganie terminów przestawienia się na bezemisyjne układy napędowe, wywierając jednocześnie pozytywny wpływ na wysokość kosztów z korzyścią dla konsumentów.

### Komisja stwierdza ponadto, że limity poziomu hałasu Euro 5 wymagają dalszego wyjaśnienia. Proponuje zatem utrzymanie w mocy istniejących ograniczeń (Euro 4) do czasu ustalenia nowych dopuszczalnych wartości dla Euro 5.

## *Akty delegowane*

### Rozporządzenie (UE) nr 168/2013 przyznaje Komisji uprawnienie do przyjmowania aktów delegowanych na okres pięciu lat, który upłynął w dniu 21 marca 2018 r. Ze względu na konieczność stałej aktualizacji przepisów stosownie do postępu technologicznego Komisja zwraca się o przedłużenie uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych na okres kolejnych pięciu lat z możliwością automatycznego przedłużenia.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Dz.U. C 84 z 17.3.2011, s. 30 (INT/541 – „Homologacja i nadzór rynku pojazdów kategorii L”, sprawozdawca: Virgilio Ranocchiari). [↑](#footnote-ref-1)
2. Dz.U. C 84 z 17.3.2011, s. 30, pkt 4.1, 4.3, 5.3 (INT/541). [↑](#footnote-ref-2)
3. Sprawozdanie z badania: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles”, EU-Books, ET-04-17-619-EN-N. [↑](#footnote-ref-3)
4. Te podkategorie pojazdów stanowią poniżej 1 % całkowitej produkcji pojazdów kategorii L. [↑](#footnote-ref-4)
5. Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców.

   Dz.U. L 53 z 21.2.2014, s. 1 – Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 134/2014 z dnia 16 grudnia 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągów jednostki napędowej oraz zmieniające jego załącznik V.

   Dz.U. L 25 z 28.1.2014, s. 1 – Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 44/2014 z dnia 21 listopada 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do konstrukcji pojazdów i wymogów ogólnych dotyczących homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców.

   Dz. U. L 7 z 10.1.2014, s. 1 – Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 3/2014 z dnia 24 października 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców. [↑](#footnote-ref-5)
6. Zob. przypis 3. [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.acem.eu/newsroom/press-releases/329-stefan-pierer-acem-president-we-urgently-need-clarity-from-the-ec-regarding-the-implementation-of-euro-5>. [↑](#footnote-ref-7)
8. *Na temat technologii pokładowej*. Rozporządzenie (UE) nr 168/2013, art. 21 i załącznik IV 1.8.1, 1.8.2, 1.8.3. [↑](#footnote-ref-8)
9. Art. 23 ust. 3 lit. c). [↑](#footnote-ref-9)