

BG

**F1 558340 DT Regulation on two- or three-wheel vehicles and quadricycles
Executive Summary**



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 4.10.2010
SEC(2010) 1151

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружаващ документ към

**Предложение за
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
относно одобряването и надзора на пазара на дву- и триколесни превозни средства и
четириколки**

Резюме на оценката на въздействието

Настоящото резюме на доклада за оценката на въздействието обвързва само службите на Комисията, взели участие в изготвянето му, и не определя по никакъв начин окончателния вид на което и да е решение, което следва да бъде прието от Комисията.

Водеща ГД: ГД „Предприятия и промишленост“

Работна програма на Комисията за 2010 г.

Работна програма на Комисията: 2010/ENTR/02

{COM(2010)542 окончателен}
{ SEC(2010) 1152}

РЕЗЮМЕ

История на досието

Терминът „превозни средства от категория L“ обхваща множество различни типове превозни средства с две, три или четири колела, напр. велосипеди с двигател, дву- и триколесни мотопеди, дву- и триколесни мотоциклети и мотоциклети с кош. Примери за превозни средства от категория L, известни също като четириколки, са шосейните четириколесни мотоциклети за движение по обществените пътища и миниавтомобилите.

Категория	Наименование на превозното средство	Характерно за категорията превозно средство	Категория	Наименование на превозното средство	Характерно за категорията превозно средство
L1e	Мотопед		L5e	Моторни триколки	
L2e	Триколесен мотопед		L6e	Леки четириколки	
L3e	Мотоциклет		L7e	Тежки четириколки	
L4e	Мотоциклет с кош				

Фигура 1: Примери за превозни средства, включени в обхвата на актуалната рамкова Директива 2002/24/ЕО

Пазарът на превозни средства от категория L има три основни подсектора. Най-големият от тях обхваща „двуколесните моторни превозни средства“ (ДМПС): велосипеди с двигател, мотопеди, скутери и мотоциклети. По данни на Евростат, общият брой на този вид превозни средства, които са в движение понастоящем, е приблизително 30 млн.. През 2007 г. пазарът за ДМПС в Европа е възлязъл на 2,7 млн. превозни средства, като тази стойност включва и вноса. В 2006 г. оборотът в сектора на ДМПС е бил 34,1 млрд. евро, а броят на заетите лица — 159 100.

През 2008 г. броят на заетите в сектора на превозните средства с повишена проходимост (тип ATV — all terrain vehicle) е бил 12 000 лица, а оборотът на сектора — 2 млрд. евро, по данни на секторното сдружение ATVEA. През същата година в ЕС са регистрирани 595 000 превозни средства от тип ATV.

В 2008 г. броят на превозните средства в сектора на миниавтомобилите в ЕС, включващ единствено производителите от групата на малките и средните предприятия (МСП), е бил 340 000, което представлява 1,1 % от броя на всички превозни средства от категория L. Пазарът е по-развит във Франция, Испания и Италия. Световните продажби през 2007 г. са възлезли на 35 000 превозни средства. Лидерът на световния пазар е имал приблизително 200 служители през 2008 г. и е произвеждал 13 500 превозни средства годишно, включително 1 500 електрически превозни средства (включително 200—300 превозни средства със специално предназначение — utility vehicles). Производителите на миниавтомобили често са установени в региони без развита индустриална мрежа. От друга страна, секторът на миниавтомобилите поддържа сложна мрежа от партньори, от които зависят 20 000 работни места в Европа.

Изискванията за одобрение на типа на превозните средства от категория L са формулирани понастоящем в Директива 2002/24/ЕО (наричана по-долу „рамковата директива“). Освен това, редица директиви, посочени в рамковата директива, съдържат подробни технически изисквания.

Като част от прегледа на настоящото законодателство, от 22 декември 2008 г. до 27 февруари 2009 г. беше проведено обществено обсъждане, с цел да бъдат потърсени становищата на асоциациите, дружествата и публичните органи по ключови аспекти на предложените мерки, свързани с одобрението на типа на превозни средства от категория L. Бяха потърсени становищата на заинтересованите лица, особено по някои считани за противоречиви въпроси, включително задължителното монтиране на спирачни системи срещу блокиране на колелата на ДМПС (двуколесни моторни превозни средства), ревизираните пределни стойности на емисиите за всички превозни средства от категория L, както и

изменението на категоризацията на превозните средства за определяне на по-подходящи подкатегории. Получените становища бяха обобщени в доклад¹ и публикувани на уебсайта на Комисията.

През 2008 г. и 2009 г. бяха проведени две проучвания за оценка на икономическото, социалното и екологичното въздействие на предложения, свързани с одобрението на превозни средства от категория L. Едното от тях беше това на TRL Ltd (докладът на TRL) относно мерките за безопасност² и въздействието от опростяването на съществуващото законодателство за превозните средства от категория L. Второто проучване, извършено от Лабораторията по приложна термодинамика на Солунския университет (докладът на LAT)³, засяга мерките за опазване на околната среда за превозните средства от категория L. Докладите и по двете проучвания бяха използвани за целите на оценката на въздействието. Количествените оценки за разходите и ползите в оценката на въздействието бяха основани и на двата доклада и, с изключение на разходите за усъвършенстваните спирачни системи, бяха сметени от заинтересованите лица за надеждни и верни. ACEM — Европейската асоциация на мотоциклетната промишленост, също предложи някои мерки, обхващащи свързани с околната среда и безопасността аспекти на превозните средства от категория L, целящи да обърнат превантивно внимание на различни свързани с околната среда и безопасността проблеми, установени в докладите.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРОБЛЕМА

Комисията определи няколко основни проблема, свързани с действащите разпоредби за одобрението на типа на превозните средства от категория L:

- сложността на правната рамка,
- нивото на емисиите и нарастващия им дял в общото количество на емисиите от пътният транспорт, които като цяло намаляват,
- свързани с безопасността въпроси, и
- липсата на правна рамка за новите технологии.

1.1. Сложността на действащата правна рамка

Беше подчертано пред Комисията, че действащата система за превозните средства от категория L е твърде сложна и поради това има възможност за опростяване и хармонизиране в международен план.

Националните органи, отговорни за прилагането на рамковата директива, понасят ненужни допълнителни разходи в опитите си да действат в тази сложна регулаторна рамка.

Превозните средства от категория L трябва да отговарят на редица изисквания по няколко отделни директиви. Рамковата директива е свързана с други 13 подробни технически директиви, които на свой ред са били изменени с 21 директиви за изменение, за да бъде взет предвид техническият прогрес.

Освен това много директиви съдържат препратки към прилагани в световен мащаб правила и стандарти, като приеманите от ИКЕ на ООН⁴, които също подлежат на изменения. В крайна сметка силно различаващото се естество на правилата за одобрението на типа на превозните средства от категория L води до липсата на правна и регулаторна яснота. Постоянното актуализиране на тези правила може да бъде трудоемък процес и да предизвика допълнителни разходи за административните органи и за промишлеността.

Ако не бъдат направени промени, административните разходи за публичните органи ще бъдат значителни. Въз основа на оценките на разходите на шест държави-членки, общите разходи за държавите-членки от ЕС27 за 2009 г. и 2020 г. се оценява на 3,1 млн. евро. Високите разходи ще останат такива и вероятно ще се увеличат, ако не бъдат предприети действия за опростяване, за да бъдат премахнати остарелите мерки и да бъде намалена сложността.

1.2. Високо ниво на емисиите

Двигателите на превозните средства от категория L отделят нежелани странични продукти, като токсични замърсители на въздуха и парникови газове. Емисиите от изпаряване при съхранението и доставката на гориво също се считат за токсични. Известно е или има опасения, че токсичните замърсители на въздуха, каквито са някои въглеводороди, причиняват рак или имат други сериозни здравни последици, като аномалии по отношение на възпроизводителната способност или вродени аномалии. Замърсителите на въздуха могат да причиняват и други нежелани последици за околната среда, като киселинен дъжд или смог.

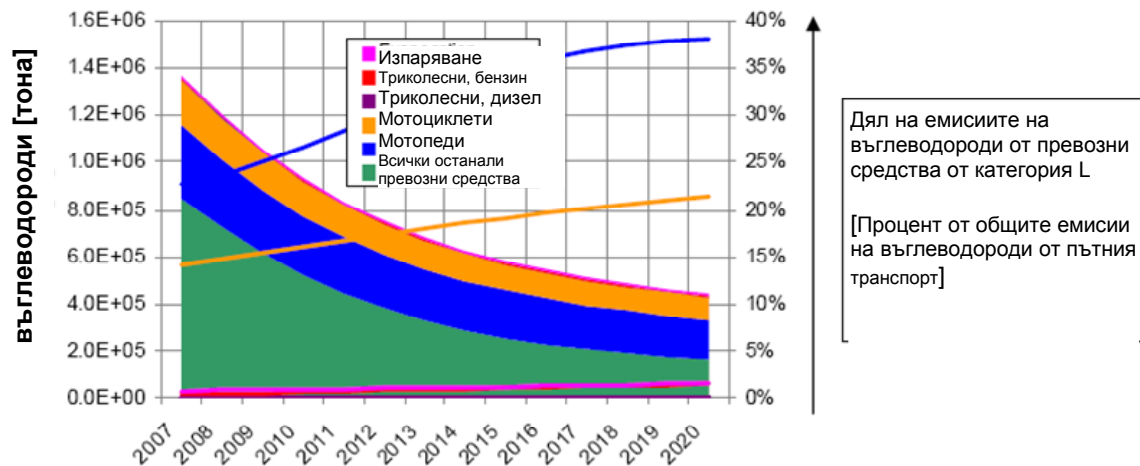
¹ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_new_measures_l_category.pdf.

³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_measures_motorcycle_emissions.pdf.

⁴ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

Въвеждането на стандарти за емисиите Евро 5 и 6 за пътните автомобили и стандартите Евро VI за тежкотоварните автомобили означава, че делът на превозните средства от категория L ще става все по-важен през следващите години. Беше оценено например, че ако не бъдат предприети допълнителни мерки, до 2021 г. делът на общото количество на въглеродородите от изпарения и от емисии (THC) от превозни средства от категория L ще се увеличи от 38 % на 62 % от общите емисии на въглеродороди за целия транспортен сектор. Това се дължи основно на значителното намаление на емисиите на въглеродороди от другите категории пътен транспорт. Делът на мотопедите в емисиите на въглеродороди вече е един от най-големите и се очаква до 2020 г. да възлезе на 38 % от общите емисии на въглеродороди от пътния транспорт.



Фигура 2: За превозните средства от категория L, тенденция на изменение на емисиите на въглеродороди, изразени като абсолютни количества и относителни дялове, при положение че не бъдат направени промени в политиката⁵.

Делът на въглеродния оксид от превозни средства от категория L вече е много голям и през 2020 г. се очаква да нарасне от около 20 % на приблизително 36 % от общите емисии от пътния транспорт. В някои южни европейски градове достъпът на ДМПС е забранен в случай на предупреждение за високо ниво на фините прахови частици през горещите летни дни, с цел да бъдат предотвратени прекомерно големите прахови емисии. При положение че делът на превозните средства от категория L в общия пробег за пътния транспорт е само 3 %, се счита, че техните емисии са прекомерно големи.

Действащата правна рамка за емисиите от превозни средства от категория L беше приета през 2002 г. От тогава насам се наблюдава изключително бързо технологично развитие. При наличието на пазара на толкова голямо разнообразие по отношение на технологиите, свързани с конструкцията, проектирането и задвижването на превозните средства, действащата понастоящем правна рамка вече не е актуална.

Нетоксичните парникови газове (GHGs) от ДМПС, напр. CO₂, имат като цяло много малък дял от общите емисии от пътния транспорт. За обикновения потребител обаче не е видно дали дадено превозно средство е икономично и какво е нивото на неговите емисии на CO₂, тъй като понастоящем няма изисквания за етикетиране (за разлика от пътните автомобили). За да бъде информиран потребителят по един ясен, точен и хармонизиран начин, са необходими обективни данни от измервания, напр. измервания на емисиите CO₂ и на разхода на гориво при демонстрационни изпитвания за одобрението на типа, които впоследствие могат да бъдат използвани като основа за схема за етикетиране. Изискването при одобрението на типа да бъдат определяни тези обективни данни от производителя понастоящем не е задължително за превозните средства от категория L, което се счита за проблем.

Емисиите от по-стари превозни средства могат значително да превишат пределните стойности след пробег от едва 20 000 km, тъй като рамковата директива не съдържа изисквания за устойчивост. Устойчивостта се измерва чрез изпитване за емисии на подложени на стареене превозни средства и техните компоненти за третиране на отработилите газове, които, при мотоциклетите например, са натрупали 50 000 km пробег преди превозното средство да бъде пуснато на пазара, като производителят доказва това на органа по одобряването на типа. Тези изисквания вече са в сила в

⁵ NB. „Всички други превозни средства“ включва пътните автомобили, микробусите за доставки, камионите и автобусите. Източник: Доклад на LAT. Първа ординатна ос (ляво): HC = въглеродородни емисии; 2.0E+05 = 200 000, 1.0E+06 = 1 000 000, 1 t = 1000 kg. Втора ординатна ос (дясно): дял на превозните средства от категория L като процент от общите емисии от пътния транспорт

други части на света (САЩ, Китай, Тайланд, Тайван и Сингапур) и се прилагат спрямо други категории превозни средства и в ЕС (автомобили, камиони).

И накрая, дадено екологосъобразно превозно средство може да се превърне в силен замърсител, ако свързан с емисиите компонент или система се повредят или влошат качествените си характеристики. Това налага:

— уведомяване на водача, напр. чрез светлинен сигнал за неизправност, че основен компонент или система на превозното средство не функционира според техническите спецификации или се е повредил(а);

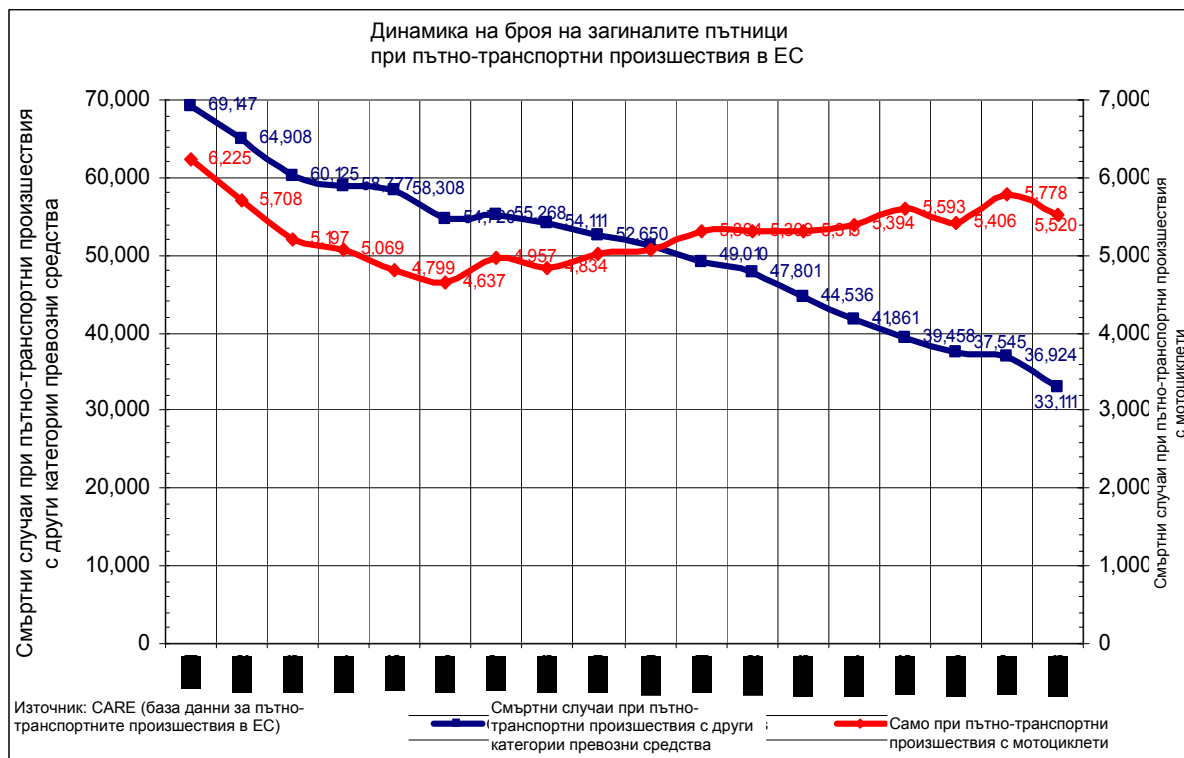
— наличието на лесен достъп до стандартизирана диагностична информация. Системата за бордова диагностика може да подаде тази информация, за да може превозното средство да бъде ремонтирано по ефективен и ефикасен начин;

— достъп до информация за ремонт и поддръжка на превозното средство, разработена от неговия производител. За съжаление понастоящем това е възможно само за работещите по договор с производителя сервиси, но не и за независимите търговци, нито за собствениците на превозните средства, което не само че представлява проблем от гледна точка на конкуренцията, но като неблагоприятни странични ефекти води също до високи емисии на замърсители и възможни проблеми, отнасящи се до безопасността.

1.3. Висок риск от смъртни случаи при злополуки на пътя и свързани с безопасността рискове

Водачите на превозни средства от категория L са изправени пред много по-висок риск от злополуки с фатален край или такива, водещи до сериозни наранявания, отколкото водачите на другите категории превозни средства. Процентът на смъртните случаи на милион километра пробег е средно **18** пъти по-висок от този при пътническите автомобили. През 2006 г. превозните средства от категория L съответстват на **2 %** от извършения пробег, но на **16 %** от смъртните случаи при злополуки на пътя на територията на ЕС-25 (Европейски технически и научен център, 2007 г.). Освен това, докато смъртните случаи и сериозните наранявания при другите типове превозни средства значително намаляват с времето, данните за превозните средства от категория L остават без промяна или дори показват леко повишение.

През 2008 г. при пътно-транспортни произшествия са **загинали 5 520** души, пътуващи на ДМПС. Освен това се оценява, че броят на **сериозните наранявания** е от **5,5 до 13 пъти по-голям** от този на смъртните случаи (30 000—72 000 водачи). Броят на **леките наранявания**, който е още по-труден за оценяване, може да е от **12 до 28 пъти по-голям** (66 000—155 000 водачи) на територията на ЕС-27.



Фигура 3: Динамика на броя на загиналите водачи на мотоциклети при пътно-транспортни произшествия на територията на ЕС

Чрез самоволни технически изменения (tampering) би могло да се подобрят динамиката и работните показатели на двигателя за сметка на увеличаване на емисиите на замърсители и на потреблението на гориво. Освен това, подобрените работни показатели на двигателя увеличават максималната скорост на превозното средство (неправомерно) над поносимата от другите компоненти на превозното средство, напр. възможно е да се влоши функционирането на спирачките. Това може да направи превозното средство опасно както за неговия водач, така и за околните. По тази причина рамковата директива включва мерки против самоволните технически изменения при мотопеди и мотоциклети с по-малка мощност. Поради преминаването от механично към електронно регулиране на двигателя обаче и все по-широкото използване на други типове задвижване (напр. електрически или хибридни двигатели) е възможно действащите понастоящем мерки вече да не са ефективни или дори да са напълно остарели.

Миниавтомобилите се определят като четириколесни превозни средства с ограничена мощност и маса. Проблемът при тези превозни средства е, че водачите могат да предположат, че разполагат със същото ниво на активна и пасивна защита като при пътническите автомобили. В същото време, тяхната проектна концепция, по-ниските максимални скорости и по-ограничените изисквания за одобрението на типа означават, че невинаги това предположение е вярно. Поради това по-ниското ниво на безопасност на миниавтомобилите в сравнение с пътническите автомобили се счита за проблем.

Друг изискващ внимание въпрос, свързан с безопасността, засяга това, че четириколесни мотоциклети, предназначени за използване извън пътя (превозни средства с повишена проходимост — ATV), често се използват по обществени пътища. Както е видно от наименованието им, тези превозни средства са предназначени основно за използване извън пътя. Използването им обаче по обществени пътища, свързващи извънпътните маршрути, е на практика неизбежно в Европа. Използването на превозни средства от тип ATV по пътя повдига свързани с безопасността въпроси поради способността им да ускоряват бързо и високия им център на тежестта, които могат да доведат до преобръщане на превозното средство при завиване. С цел постигане на добри експлоатационни характеристики при използване извън пътя, тези превозни средства нямат диференциал на задвижващата ос, което е основна характеристика за безопасност при използване по обществени пътища с твърда настилка. Използването им в някои градове в ЕС е забранено от съображения за безопасност.

Газообразните горива, като например съгъстения природен газ (СПГ), втечнения нефтен газ (ВНГ) и водорода, се смятат от потребителите за опасни и за потенциален риск за безопасността, макар че от

тях може да има значителни екологични ползи. Възможно е технологията на база използване на водород да е все още недостатъчно развита, за да бъде прилагана в превозни средства от категория L.

1.4. Липса на правна рамка за новите технологии

Технологията за превозните средства от категория L се развива много бързо през последното десетилетие. Развитието на свързаното с нея законодателство през същия период е много по-бавно, в резултат на което някои превозни средства вече не могат да бъдат включени в правилната подкатегория превозни средства от категория L, а някои действащи мерки вече не са подходящи. Шосейните четириколесни мотоциклети, четириколесните мотоциклети за използване извън пътя и миниавтомобилите попадат в една и съща категория L7e и подлежат на едни и същи изисквания. В същото време четириколесните мотоциклети и миниавтомобилите са толкова различни от проектна гледна точка, че за всяка една от тези групи са необходими специфични правни изисквания за постигане на безопасност и съответствие със съответните екологични стандарти. Електрическите велосипеди с ниска мощност (по-малка от 250 W и максимална скорост от 25 km/h) понастоящем не са обхванати от правната рамка. Освен това велосипедите с по-голяма мощност (до 1000 W) стават много популярни в ЕС. Към момента тези велосипеди с по-голяма мощност (над 250 W и максимална скорост над 25 km/h) попадат в групата на мотопедите. Поради това тези велосипеди трябва да отговарят на изискванията за одобрение на типа на превозни средства с топлинен двигател, които не са подходящи за превозни средства само с електрическо задвижване.

2. Субсидиарност

Преди установяването на одобрение на типа на ЕС на превозни средства от категория L, правилата се определяха на нивото на държавите-членки. Приеманото от различните държави-членки законодателство често се различаваше и производителите, които извършваха продажби на няколко пазара, трябваше да променят продукцията си за всеки пазар и да предоставят превозните си средства за изпитване във всяка съответна държава-членка, което беше трудоемко и скъпо. Различаващите се помежду си национални правила създаваха пречки пред търговията и оказваха неблагоприятно въздействие върху вътрешния пазар.

Поради това беше необходимо да се установят стандарти на равнището на ЕС, по-специално с цел да се решат разпространени в целия ЕС проблеми по отношение на безопасността и на вредното въздействие на замърсяването на въздуха върху здравето и околната среда. Високите локални равнища на емисиите в градовете могат да бъдат контролирани с мерки на отделните държави-членки, но глобалните емисии не зависят от националните граници. Този проблем може да бъде решен само чрез хармонизирани обхващащи целия ЕС мерки. Подобна обосновка е валидна и понастоящем, тъй като е необходимо действие от страна на ЕС, за да се избегне раздробяването на вътрешния пазар и да се осигури високо и еднакво равнище на защита в цяла Европа.

Допълнително преимущество от установяване на законодателство на равнището на ЕС е, че хармонизираните закони изисквания ще дадат възможност на производителите да извлекат ползи от икономии от широкомащабност: например, продуктите ще могат да се произвеждат за целия европейски пазар, вместо да бъдат приспособявани, за да получат национално одобрение на типа за всяка държава-членка. Потребителите ще извлекат ползи от по-ниските цени на продуктите, които непрекъснато са подложени на натиск, породен от конкуренцията в европейски мащаб.

3. Цели на инициативата на ЕС

Целите на инициативата са да **опрости** действащата правна рамка, да допринесе за постигането на **по-нисък, по-пропорционален** дял от общите **емисии** от пътния транспорт, както и да **подобри безопасността** на новите навлизащи на пазара превозни средства.

Специфичната **цел за опростяване** е да бъде разработен по-малко сложен регулаторен подход, с който да се осигури по-голяма ефективност, по-малка загуба на време и по-лесно адаптиране към техническия прогрес и с който се премахне дублирането на международните стандарти, така че заинтересованите лица да не да изправени пред няколко набора различни изисквания за решаването на един и същ проблем.

Специфичната **цел за емисиите** е да се задържи делът на емисиите на замърсители от превозните средства от категория L от общите емисии от пътния транспорт поне непроменен на настоящото му равнище, или по възможност емисиите да бъдат намалени пропорционално на реалното използване/общия пробег на тези превозни средства. Вероятно ще е необходимо да се обърне внимание и на въпроса за емисиите от изпаряване.

Специфичните **цели по отношение на безопасността** са да се подпомогне същото значително намаляване на броя на загиналите и на пострадалите при пътно-транспортни произшествия, каквото се отчита при другите средства за транспорт по пътищата, като се вземе за ориентир наблюдаващата се

след 2000 г. тенденция към намаляване на смъртните случаи при злополуките с пътнически автомобили, да се постигне възможно най-голямо смекчаване на последствията от произшествията чрез предотвратяване на сериозните и на по-леките наранявания и да се подпомогне намаляването на разликата между действителните смъртни случаи и наранявания при пътно-транспортни произшествия и средносрочните и дългосрочните цели по отношение на безопасността по пътищата.

И накрая, в правните изисквания на равнището на ЕС следва да бъдат отразени някои технически нововъведения, за да се позволи на промишлеността да получава одобрение на типа на своите продукти само веднъж и след това да предлага сертифицирани продукти не само на вътрешния пазар на ЕС, но и в други държави, които са избрали да прилагат правилата на ИКЕ на ООН.

4. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ОЦЕНЯВАНИТЕ ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКА И ПРЕДПОЧИТАНИ ВАРИАНТИ

За всяка от целите бяха анализирани няколко варианта (предпочитаните варианти са отбелязани в синьо):

Опростяване на съществуващото законодателство на ЕС	1) Без промяна в политиката; 2) Отмяна на сега действащите директиви и замяната им с минимален брой законодателни документи; 3) Преработване на сега действащата Рамкова директива 2002/24/ЕО и мерките ѝ за прилагане.
Мерки за опазване на околната среда: нови или ревизирани мерки за одобрението на типа на нови превозни средства	Варианти на политиката за нови пределни стойности на емисиите: 1) Без предприемане на действие; 2) Нови пределни стойности за мотоциклетите от категория L1e: цикъл на изпитване след студено запалване R47 и 30 % коефициент на претегляне при студен двигател 3) предложението на мотоциклетната промишленост (краткосрочен и средносрочен план); 4) Нови мерки, основани на най-добрата налична технология; 5) Нови пределни стойности за всички превозни средства от категория L, еквивалентни в абсолютно изражение на норма Евро 5 за пътническите автомобили (дългосрочен план). Използване на ревизирания световен цикъл за изпитване на мотоциклети (WMTC) за всички превозни средства от категория L: 1) Без промяна в политиката; 2) Използване на ревизирания световен цикъл за изпитване на мотоциклети (WMTC) за всички превозни средства от категория L:
Мерки за опазване на околната среда: нови или ревизирани мерки за одобрението на типа на нови превозни средства, продължение	Изискване при одобрението на типа за мерене на CO₂ и определяне и докладване на потреблението на гориво: 1) Без промяна в политиката; 2) Действително въвеждане на изисквания при одобрението на типа за мерене на CO₂ и определяне и докладване на потреблението на гориво. Изпитване за и пределна стойност на емисиите от изпаряване: 1) Без промяна в политиката; 2) Замяна на всички модели с карбуратори с модели с впръскване на горивото; 3) Изпитване за и пределна стойност на емисиите от изпаряване, осигуряващи контрол на емисиите от изпаряване за всички превозни средства от категория L. Изисквания по отношение на устойчивостта: 1) Без промяна в политиката; 2) Намаляване на влошаването през полезния период на експлоатация (useful life) до 10 % и линейна екстраполация за големи пробези; 3) Удължаване на полезния период на експлоатация с 60 %, т.е. еквивалентно на увеличението за пътническите автомобили при преминаването от норма Евро 3 (80 000 km) към норма Евро 5 (160 000 km).
Мерки за опазване на околната среда: нови мерки за контрол на емисиите от превозни средства в експлоатация	Изпитване и пределни стойности за експлоатационно съответствие: 1) Без промяна в политиката; 2) Задължителна процедура за експлоатационно съответствие за всички мотоциклети, одобрявани по норма Евро 3. Системи за бордова диагностика (СБД) и достъп до информация за ремонт: 1) Без промяна в политиката (без въвеждане на изисквания за СБД и/или достъп до информация за ремонт); 2) Използване на СБД, подобни на тези в пътническите автомобили (европейски СБД), включително наблюдение на ефективността на катализатора и прекъсванията на запалването. Разпоредба за достъп до информация за ремонт и техническо обслужване, както при пътническите автомобили; 3) Използване на най-добрата налична технология (ННТ): наблюдение за малки неизправности (напр. проверка за изправността на електрическите вериги) (СБД от първо поколение) за всички превозни средства от категория L, без наблюдение на ефективността на катализатора. Разпоредба за достъп до информация за ремонт и техническо обслужване, както при пътническите автомобили.

Мерки по отношение на безопасността: мерки за одобрение на типа на нови превозни средства	Задължително монтиране на усъвършенствани спирачни системи: 1) Без промяна в политиката; 2) Спирачни системи със защита срещу блокиране на колелата за всички ДМПС; 3) Спирачни системи със защита срещу блокиране на колелата за ДМПС с работен обем на цилиндъра⁶ над 125 cm³ и усъвършенствани спирачни системи (комбинирани спирачни системи и/или системи със защита срещу блокиране на колелата) за мотоциклети с обем на цилиндъра над 50 cm³, но ненадвишаващ 125 cm³; ИЛИ 4) Задължително монтиране на усъвършенствани спирачни системи на мотоциклети, които отговарят на критериите за мощност за свидетелство за управление на превозни средства от клас A2⁷. Задължително монтиране на спирачни системи със защита срещу блокиране на колелата на всички мотоциклети категория L3e; 5) Саморегулиране от страна на промишления отрасъл. Мерки против самоволните технически изменения: 1) Без промяна в политиката; 2) Отмяна на глава 7 от Директива 97/24/ЕО, съдържаща вече остарели мерки против самоволните технически изменения; 3) Нови мерки против самоволните технически изменения. Ограничаване на мощността на мотоциклетите до 74 kW 1) Без промяна в политиката; 2) Предоставяне на държавите-членки на възможност за отмяна на разрешения, с оглед ограничаване на мощността до 74 kW; 3) Определяне на хармонизирана пределна стойност от 74 kW; 4) Използване на алтернативен ограничителен показател, напр. отношение мощност/маса.
Подобрена категоризация на превозните средства от категория L	Промяна на категоризацията на типове превозни средства, като електрическите велосипеди, триколките (L5e) и четириколките (категории L6e и L7e): 1): Без промяна в политиката; 2): Изключване на четириколките, електрическите велосипеди и триколките от рамковата директива; 3): Връщане към първоначалната концепция на законодателството за миниавтомобилите; 4): Подобряване на законодателството чрез добавяне на нови изисквания за миниавтомобилите въз основа на изискванията за автомобилите; 5): Подобряване на категоризацията на превозните средства чрез въвеждане на специфични подкатегории в категории L1e, L5e, L6e и L7e. Добавяне на нови/ревизирани изисквания за тези подкатегории. Специфични изисквания за превозните средства от категория L7e 1): Без промяна в политиката; 2): Изключване на четириколесните мотоциклети за движение извън пътя (тип ATV) от рамковия регламент и добавяне на нови изисквания по отношение на безопасността и емисиите за шосейните четириколки (шосейни четириколесни мотоциклети и миниавтомобили); 3): Запазване на съществуващата категория L7e и добавяне на нови изисквания по отношение на безопасността за всички четириколки; 4): Създаване на нови подкатегории към категория L7e със специфични изисквания за четириколките за движение извън пътя и шосейните четириколки. Специфични изисквания за алтернативни горива и задвижвания 1) Без промяна на политиката (законодателство на национално равнище); 2) Законодателство на равнището на ЕС чрез подобрена категоризация на превозните средства със специфични мерки за различните превозни средства и технологии за задвижване.

Таблица 1: Общ преглед на оценяваните варианти на политика и предпочитани варианти на политика

⁶ Стойността 125 cm³ е свързана с праговете стойности от Директива 2006/126/ЕО (преработена директива относно свидетелства за управление на превозни средства) за клас A1: мотоциклети с работен обем на цилиндъра, който не превишава 125 cm³, с мощност, която не превишава 11 kW, и с отношение мощност/тегло, което не превишава 0,1 kW/kg.

⁷ Прагови стойности от Директива 2006/126/ЕО (преработена директива относно свидетелства за управление на превозни средства) за клас A2: 1) мощност ненадвишаваща 35 kW със 2) отношение мощност/тегло, което не надвишава 0,2 kW/kg и 3) да не е изведена от съответната стойност за превозно средство с повече от два пъти по-голяма мощност.

5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Бяха анализирани различни варианти по отношение на степента, в която биха допринесли за постигане на целите. Когато имаше данни, беше извършен качествен и количествен анализ на всички варианти на политика. В противен случай беше извършен само качествен анализ за оценяване на въздействията на всеки вариант по отношение на икономиката, околната среда, безопасността и социалната сфера. На последния етап бяха сравнени предимствата и недостатъците на различните варианти по отношение на ефективността, ефикасността и съгласуваността. По-долу са представени основните въздействия на предпочитаните варианти.

5.1. Опростяване на съществуващото законодателство на ЕС

Предпочитан вариант 2: Отмяна на действащите понастоящем директиви и замяната им с минимален брой законодателни документи. **Очаквани въздействия:** ползи за националните органи по одобряването на типа, като например: **1)** след първоначалните инвестиции — намаляване на годишните разходи на регулаторната система, **2)** няма транспониране и се намаляват разходите за превод. За периода 2009—2020 г. ползите за националните органи в сравнение с изходната стойност се оценява на 1,12 млн. евро. Ползи за промишлеността, включително за малките и средни предприятия (МСП) и за потребителите: **3)** стандартизиране на проектите на компонентите и превозните средства, водещо до икономии от широкомащабност за промишлеността и до по-ниски потребителски цени. Не бе възможно количествено изразяване на финансовите ползи за промишлеността и потребителите.

5.2. Мерки за опазване на околната среда: нови или ревизирани мерки за одобрението на типа на нови превозни средства

5.2.1. Варианти на политиката за нови пределни стойности на емисиите

Предпочитан вариант 3: предложението на мотоциклетната промишленост в краткосрочен и средносрочен план (2014—2017 г.) и вариант 5 (норма Евро 5 за пределни стойности на емисиите за пътническите автомобили) в дългосрочен план. **Очаквани въздействия:** **1)** намалени емисии от нови превозни средства в периода 2009—2020 г.: въглероден оксид (-16 %), въглеводороди (-15 %), частици (-37 %), и азотни оксиди (-27 %); **2)** най-добра възможна оценка на общите разходи (по нетна настояща стойност) на промишлеността за периода 2009—2020 г.: 7,6 млн. евро.

5.2.2. Лабораторен изпитвателен цикъл за емисии

Предпочитан вариант 2: използването на ревизиран световен цикъл за изпитване на мотоциклети (WMTC) за всички превозни средства от категория L. **Очаквани въздействия:** **1)** икономии от мащаба за производители, продаващи превозни средства от категория L в световен мащаб, вероятно по-ниски потребителски цени чрез предаване на ефекта по веригата и като краен резултат по-ниски цени на превозните средства; **2)** по-добро симулиране на реалните условия на шофиране; **3)** увеличена прозрачност за потребителите, позволяваща им да сравняват различни типове превозни средства по отношение на разхода на гориво, емисиите CO₂ и емисиите на замърсители (въглеводороди, въглероден оксид и азотни оксиди).

5.2.3. Одобрение на типа за CO₂ и разхода на гориво, етикетиране на превозни средства

Предпочитан вариант 2: Изискване за одобрението на типа единствено за определяне и докладване на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво.

Очаквани въздействия: **1)** обективна информация за потребителите относно действителните емисии на CO₂ и разхода на гориво, за да се подкрепят решенията за купуване на по-икономични превозни средства; **2)** прозрачност на експлоатационните показатели по отношение на икономичността на превозните средства от категория L (от L1e до L7e), даваща също така основа за сравнение с други видове транспорт; **3)** очаквано минимално увеличение на разходите, като в зависимост от конкуренцията на пазара промишлеността може или да отрази тези разходи в потребителските цени, или да ги поеме за своя сметка.

5.2.4. Изпитване за и пределна стойност на емисиите от изпаряване

Предпочитан вариант 3: изпитване за и пределна стойност на емисиите от изпаряване за всички превозни средства от категория L. **Очаквани въздействия:** **1)** значително допълнително намаляване на емисиите от изпаряване на въглеводороди от ДМПС (вж. също точка 5.2.1) в приблизителен размер от 2800 t до 2020 г. **2)** най-добра възможна оценка на разходите за производителите е 513 млн. евро за ДМПС.

5.2.5. Изисквания по отношение на устойчивостта

Предпочитан вариант 2: ограничено до 10 % влошаване през полезния период на експлоатация на превозното средство (напр. 12 000 km за мотопедите категория L1e, 50 000 km за мотоциклетите категория L3e и т.н.) с линейна екстраполация за по-големите пробези. **Очаквани въздействия:** **1)** оценка на намалението на емисиите в ЕС15 до 2020 г.: въглеводороди — 12 500 t; въглероден оксид — 75 500 t; и азотни оксиди — 3 400 t; **2)** по-високо качество на превозните средства поради подобрената

устойчивост на свързаните с емисиите компоненти, напр. каталитичните преобразуватели; **3)** увеличените разходи на производителите за отговаряне на изискванията могат да доведат до високи потребителски цени, но това не можеше да бъде изразено количествено.

5.3. Мерки за опазване на околната среда: нови мерки за контрол на емисиите от превозни средства в експлоатация

5.3.1. Изпитване и пределни стойности за експлоатационно съответствие (IUC)

Предпочитан вариант 1: без промяна в политиката. **Очаквано въздействие 1):** мерките се считат за неприложими по практически съображения.

5.3.2. Системи за бордова диагностика (СБД) и достъп до информация за ремонт

Предпочитан вариант 3: използване на най-добрата налична технология: наблюдение за малки неизправности (напр. проверка за изправността на електрическите вериги) (СБД от първо поколение) за всички превозни средства от категория L (от L1e до L7e), без наблюдение на ефективността на катализатора и прекъсванията на запалването; разпоредба за достъп до информация за ремонт и техническо обслужване, както при пътните автомобили. **Очаквани въздействия: 1)** значително ограничаване на въздействията върху околната среда, дължащи се на неизправности; **2)** стандартизирана информация за неизправностите, достъпна за независимите ремонтни предприятия, която намалява разходите и времето, необходими за диагностициране на неизправности; **3)** използване на СБД като алтернатива на изпитванията на газове при периодичен технически преглед, ако е приложимо, както при пътните автомобили; **4)** ограничени допълнителни технологични инвестиции (хардуер и софтуер) за производителите, тъй като функциите на СБД от първо поколение са достъпни за цялата промишленост (но още не са стандартизирани).

5.4. Мерки по отношение на безопасността за одобрението на типа на нови превозни средства

5.4.1. Задължително монтиране на усъвършенствани спирачни системи

Предпочитан вариант 3: спирачни системи със защита срещу блокиране на колелата за ДМПС с обем на цилиндъра⁶ над 125 cm³ и усъвършенствани спирачни системи (комбинирани спирачни системи и/или системи със защита срещу блокиране на колелата) за мотоциклети с обем на цилиндъра над 50 cm³, но ненадвишаващ 125 cm³;

ИЛИ

Предпочитан вариант 4: задължително монтиране на усъвършенствани спирачни системи на мотоциклети, които отговарят на критериите за мощност за свидетелство за управление на превозни средства от клас A2⁷. задължително монтиране на спирачни системи срещу блокиране на колелата на всички мотоциклети категория L3e.

Очаквани въздействия: 1) значително намаляване на смъртните случаи и нараняванията при пътно-транспортни произшествия; най-добра оценка на намаляването в дългосрочен план (2011—2021 г.) на смъртните случаи: **5332**; **2)** най-добра оценка на разходите на промишлеността (2011—2021 г.): 3,46 млрд. евро; **3)** най-добра оценка на обществената полза от намаления брой на смъртните случаи: 4,54 млрд. евро; от по-малкия брой сериозни наранявания: 1,4—3,3 млрд. евро, от по-малкия брой леки наранявания: 184—409 млн. евро; **5)** най-добра оценка на съотношението ползи/разходи за предотвратяването на злополуки (2011—2021 г.): 2,4—3,2, най-добра оценка на съотношението ползи/разходи за предотвратяването на по-леките наранявания (2011—2021 г.): 2.0 – 2.6

5.4.2. Мерки против самоволните технически изменения

Предпочитан вариант 3: нови мерки против самоволните технически изменения. **Очаквани въздействия: 1)** предотвратяване на неблагоприятните последствия от самоволни технически изменения, като например увеличен разход на гориво и шум, емисии замърсители и CO₂; **2)** евентуални неблагоприятни икономически последствия в краткосрочен план по отношение на някои доставчици на следпродажбено оборудване и услуги, които доставят такива за конкретни изменения на използваната понастоящем технология в превозните средства, причиняващи неблагоприятни последствия по отношение на безопасността и околната среда.

5.4.3. Ограничаване на мощността на мотоциклетите до 74 kW

Предпочитан вариант 2: отмяна на предоставената на държавите-членки възможност за ограничаване на мощността до 74 kW. **Очаквани въздействия: 1)** не се очаква значително намаляване на общата безопасност; **2)** намаляване на тежестта за производителите на превозни средства.

5.5. Подобрена категоризация на превозните средства от категория L

5.5.1. Промяна на категоризацията на типове превозни средства, като някои електрически мотоциклети и четириколки.

Предпочитан вариант 5: въвеждане на специфични подкатегории. Добавяне на нови/ревизирани изисквания за тези подкатегории. **Очаквани въздействия: 1)** евентуални еднократни допълнителни

разходи на производителите за отговаряне на изискванията; **2)** подобрена съгласуваност на регулаторната система; **3)** подобрения по отношение на безопасността, шума, емисиите на CO₂ и на замърсители и разхода на гориво.

5.5.2. Специфични изисквания за превозните средства от категория L7e (четириколки)

Предпочитан вариант 2: създаване на нова подкатегория за шосейните четириколесни мотоциклети и една за миниавтомобилите. **Очаквани въздействия:** **1)** евентуални допълнителни разходи на производителите поради необходимостта превозните средства да отговарят на ревизираните критерии, напр. за шосейните четириколесни мотоциклети; **2)** подобрена съгласуваност и последователност на регулаторната система; **3)** подобрени показатели по отношение на безопасността, шума, емисиите на CO₂ и на замърсители и разхода на гориво за шосейните четириколесни мотоциклети и миниавтомобилите; **4)** превозните средства с повишена проходимост (тип ATV) ще бъдат включени в обхвата на директивата относно машините по отношение на мерките за безопасността и в обхвата на директивата относно извънпътната подвижна техника по отношение на мерките за опазване на околната среда.

Първоначално предпочитаният вариант 4, при който категория L7e се разделяше на три подкатегории (L7A: шосейни четириколесни мотоциклети; L7B: четириколесни мотоциклети за движение извън пътя, т.е. превозните средства с повишена проходимост (тип ATV); и L7C: миниавтомобили), за съжаление трябваше да бъде изоставен, тъй като новият регламент обхваща само шосейните превозни средства или тези, които са регистрирани за използване по обществени пътища, и поради това че превозните средства тип ATV и шосейните четириколесни мотоциклети не могат да бъдат разграничени в достатъчна степен въз основа единствено на свързани с проекта им критерии, които е трудно или скъпо да бъдат изменени.

5.5.3. Специфични изисквания за газообразни алтернативни горива и алтернативни задвижвания (електрическо, хибридно)

Предпочитан вариант 2: законодателство на равнището на ЕС чрез подобрена категоризация на превозните средства със специфични мерки за различните превозни средства и технологии за задвижване. **Очаквани въздействия:** **1)** общо за газообразните горива: ползи по отношение на околната среда, напр. по-ниски емисии на частици, неметанови въглеводороди и въглероден оксид, подобно ниво на емисиите на азотни оксиди; **2)** опростено законодателство чрез по-ясни, по-подходящи мерки и премахване на остарелите или ненужните изисквания; **3)** възможност за включване на международни стандарти (Европейски комитет по стандартизация / ИКЕ на ООН). Водородната технология за двуколесните моторни превозни средства бе счетена за недостатъчно развита към момента на извършване на анализа (2009 г.)

6. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

6.1. Опростяване на съществуващото законодателство на ЕС

Държавите-членки следва да оценят следните въпроси, за да се гарантира, че действително се постига опростяване на съществуващото законодателство на ЕС: ключови разходни параметри, използвани за основа на анализа; брой на необходимите изменения на съответните директиви на година; текущи разходи на държавите-членки за прилагане на сега действащата система; годишния брой на одобрения на типа; необходимо време за прилагане на регулаторни промени, проекти на превозните средства и стандартизация; брой заседания на групата по техническа стандартизация; пътни разходи и брой участници. В тази оценка трябва да бъде включена получената от промишлеността и заинтересованите лица обратна информация.

6.2. Мерки за опазване на околната среда за одобрение на типа превозни средства

Три години след влизането в сила на новата правна рамка, Комисията следва да я подложи на преглед, за да определи дали допусканията и изчислените емисии отговарят на действителността. Този преглед следва да включва оценка на това, дали допълнителното насърчаване на електрическите превозни средства би решило проблема с прекомерно високите емисии от превозни средства от категория L, оборудвани с топлинни двигатели. Освен това в него следва да се оцени необходимостта от включване на разпоредби за неотчитаните при изпитвателния цикъл емисии (off-cycle emissions) за периода след 2020 г. по отношение на превозните средства, оборудвани с такива двигатели. Предпочитаният в дългосрочен план вариант 5 следва да бъде потвърден от проучването за въздействието върху околната среда. От държавите-членки ще се изисква да извършват допълнително наблюдение и оценка след или по време на периода, в случай че бъде избран вариант 3.

6.3. Мерки по отношение на безопасността, във връзка с одобрението на типа на нови превозни средства

За да се следи въздействието от промените на законодателството, държавите-членки следва да наблюдават броя на пострадалите при пътно-транспортни произшествия с мотоциклети, за

предпочитане във връзка с работния обем на двигателя на мотоциклетите, оборудването и категорията свидетелство за управление на водача. Качеството на извършената оценка на въздействието беше повлияно от липсата на надеждни данни за злополуките без фатален край, което наложи да бъдат направени някои общи допускания. Наличието на надеждни данни в тази област би дало възможност допусканията да бъдат проверени и би позволило извършването на по-точна оценка на въздействието от предложените промени. Наличната информация за разходите и ефективността на комбинираните спирачни системи беше крайно ограничена. Данни от проучвания, подобни на извършените относно спирачните системи срещу блокиране на колелата, биха увеличили достоверността на оценката на социалното въздействие на предотвратяването на злополуки.

6.4. Подобрена категоризация на превозните средства от категория L

Продължава да е налице значителна несигурност по отношение на основни свързани с процеса на одобрение разходи и на въздействието на предложените варианти по отношение на безопасността и околната среда. Комисията и държавите-членки следва да наблюдават тези аспекти и да осигурят допълнителни данни, за да бъде подобрена оценката на въздействията. Необходими са по-подробни данни, които да подобрят информацията относно безопасността на четириколките и да дадат възможност да бъде оценено въздействието на всякакви възможни мерки. Една по-специфична категоризация на превозните средства от категории L1e, L6e и L7e би позволила по-ефективното наблюдение на въздействието на бъдещи мерки по отношение на безопасността.