

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 168/2013 по отношение на прилагането на норма Евро 5 към одобряването на типа на дву-, три- и четириколесните превозни средства“

[COM(2018) 137 final – 2018/0065 (COD)]

(2018/C 367/06)

Докладчик: г-н **Gerardo LARGHI**

Консултация	Европейски парламент, 16.4.2018 г. Съвет, 4.4.2018 г.
Правно основание	член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Компетентна секция	„Единен пазар, производство и потребление“
Приемане от секцията	7.6.2018 г.
Приемане на пленарна сесия	11.7.2018 г.
Пленарна сесия №	536
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	125/0/1

1. Заключение и препоръки

1.1. Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) приветства предложението за регламент COM (2018) 137 final, доколкото в него се внасят конкретни изменения на Регламент (ЕС) № 168/2013, целящи да се постигне баланс между необходимостта от разработване на технологии с ниско въздействие върху околната среда (одобряване Евро 5) и действителния капацитет на някои предприятия за съвременното им осъществяване (*технологична осъществимост*). Следователно с дерогациите би трябвало да се избегнат отрицателни последици за пазара и равнищата на заетост, като същевременно се гарантира бързото постигане на най-добрите стандарти за емисии.

1.2. ЕИСК подчертава, че предложените от Комисията промени са в съответствие с препоръките в предходното становище на ЕИСК на тази тема ⁽¹⁾. Сред тях изпъкват: постепенното и гъвкаво прилагане на регламента в зависимост от действителната технологична осъществимост, разумните разходи за предприятията и потребителите, изключването на превозните средства от категории L1 и L2 от системата за бордова диагностика (OBD) ⁽²⁾. Комитетът също така отбелязва широката подкрепа за предложението, изразена от държавите членки и всички заинтересовани участници.

1.3. ЕИСК счита, че законодателството ще се отрази положително на разходите на предприятията, а следователно и на разходите на потребителите. В този контекст е необходимо да се подчертае социалната роля на превозните средства от категория L в селските райони, където те често са алтернатива на липсата на обществен транспорт, и в градовете, тъй като спомагат за намаляване на задръстванията, причинени от трафика.

1.4. ЕИСК подкрепя подновяването на правомощието на Комисията да приема делегирани актове за срок от още пет години. Комитетът е на мнение, че това условие е от решаващо значение за навременното адаптиране на действащото законодателство в зависимост от непрекъснатите технологични и пазарни промени, засягащи сектора.

1.5. ЕИСК отбелязва, че проучването на Комисията ⁽³⁾ не отчита разходите, техническата осъществимост и възможността за възпроизвеждане на изпитването за потребление на енергия (изпитване от тип VII) за одобрените превозни средства с електродвигател (L1e-A) и одобрените велосипеди с двигател (L1e-B). Всъщност горепосоченото проучване се съсредоточава върху анализа само на превозните средства с двигател с вътрешно горене. По тази причина ЕИСК препоръчва на Комисията да започне възможно най-скоро допълнително проучване за енергопотреблението на превозните средства от категория L1e-A и L1e-B с цел да се осигури ясна правна рамка за предприятията от сектора.

⁽¹⁾ ОВ С 84, 17.3.2011 г., стр. 30.

⁽²⁾ ОВ С 84, 17.3.2011 г., стр. 30, параграфи 4.1, 4.3 и 5.3.

⁽³⁾ Доклад относно проучването, озаглавен „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ („Проучване на въздействието на екологичната норма Евро 5 за превозните средства от категория L“), EU-Books, ET-04-17-619-EN-N.

1.6. ЕИСК подкрепя предложението на Комисията да се отложи прилагането на граничните стойности за емисиите, заложи в Евро 5 за леките четириколесни моторни превозни средства (миниавтомобили L6e-B), триколесните мотопеди (L2eU), мотоциклетите траял (L3e-AxT) и ендуро (L3e-AxE). Въпреки това, тъй като става въпрос за нишови производства⁽⁴⁾, осъществявани от микро- и малки предприятия, ЕИСК препоръчва разширяване на обхвата на тази дерогация до 2024 г., както първоначално беше предвидено в оценката на въздействието. Тази мярка би трябвало да направи прехода за предприятията от сектора по-малко травмичен, като благоприятства запазването на равнищата на заетост.

2. Въведение

2.1. Секторът на „превозните средства от категория L“ се характеризира с широка гама от леки дву-, три- и четириколесни превозни средства. В нея са включени седем категории превозни средства: велосипеди с двигател и дву-(L1e) и триколесни (L2e) мотопеди, дву-(L3e) и триколесни мотоциклети (L4e — мотоциклети с кош), триколесни моторни превозни средства (L5e) и леки (L6e) и тежки (L7e) четириколесни моторни превозни средства. Всяка категория се подразделя допълнително, като общо се получават 25 подкатегории.

2.2. Разнообразието на модели, системи за задвижване и използване поставят категория L сред най-разнообразните и многофункционални категории в сектора на превозните средства. Счита се, че сред превозните средства в движение в ЕС над 35 милиона са от категория L.

2.3. Изискванията към одобряването на типа на „превозните средства от категория L“⁽⁵⁾, прилагани от 1 януари 2016 г., са определени в Регламент (ЕС) № 168/2013 и четирите делегирани актове и актове за изпълнение към него⁽⁶⁾.

2.4. Познавайки се на критичните елементи, изтъкнати в „Проучване на въздействието на екологичната норма Евро 5 за превозните средства от категория L“, Комисията предлага да се изменят или включат определени членове от Регламент (ЕС) № 168/2013 с цел да се изяснят неговите принципи и да се улесни прилагането му.

2.5. Това предложение, желано и от самите предприятия от сектора⁽⁷⁾, е изготвено след официална консултация с всички заинтересовани участници (производствени предприятия, органи по одобряване на типа, социални партньори).

3. Обобщение на предложението на Комисията

3.1. Системи за бордова диагностика

3.1.1. Системата OBD⁽⁸⁾ служи, за да се провери общото функциониране на превозното средство и по-специално сигнализира за повреди или неизправности, които водят до последици от гледна точка на вредните емисии. Системата OBD, която беше включена още в норма Евро 4, ще бъде доразвита в Евро 5. Норма Евро 5 предвижда OBD да действа по отношение на датчиците и задвижващите механизми на превозните средства, за да следи за доброто функциониране не само на двигателя, но и на пречистването на отработените газове, както и на катализатора.

3.1.2. Комисията предлага да се отложат за 2025 г. някои аспекти, свързани със задължението за инсталиране на OBD от второ поколение, и по-конкретно по отношение на контрола на катализатора. Тази мярка се предвижда само за някои видове превозни средства, тъй като това оборудване не може да бъде налично през 2020 г. поради технически причини. Изменението на тази разпоредба би трябвало да гарантира на предприятията достатъчно време за прилагане на законодателството.

3.1.3. Освен това Комисията пояснява, че от системата OBD от второ поколение са изключени мотопедите (категории L1 и L2), леките четириколесни превозни средства (категория L6e), както и мотоциклетите от подкатегиите L3e-AxE (ендура) и L3e-AxT (траял).

⁽⁴⁾ Тези подкатегории превозни средства съставляват по-малко от 1 % от общото производство на превозни средства от категория L.

⁽⁵⁾ ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52 — Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства.

ОВ L 53, 21.2.2014 г., стр. 1 — Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията от 16 декември 2013 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията по отношение на екологичните характеристики и характеристиките на задвижването и за изменение на приложение V от него.

ОВ L 25, 28.1.2014 г., стр. 1 — Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 на Комисията от 21 ноември 2013 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с конструкцията на превозните средства и общите изисквания към одобряването на дву-, три- и четириколесните превозни средства.

ОВ L 7, 10.1.2014 г., стр. 1 — Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 на Комисията от 24.10.2013 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за безопасност при експлоатацията на превозните средства за одобряването на дву-, три- и четириколесни превозни средства.

⁽⁶⁾ Виж бележка под линия № 3.

⁽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>.

⁽⁸⁾ Система за бордова диагностика (*On board technology*) Регламент (ЕС) № 168/2013, член 21 и Приложение IV, 1.8.1, 1.8.2 и 1.8.3.

3.2. Метод за контрол на емисиите (математическа процедура на изпитване на дълготрайността)

3.2.1. От проучването на въздействието върху околната среда на Евро 5 ясно личи, че методът за изпитване на превозни средства, „изминали 100 km“, не позволява да се оцени действителното влошаване на характеристиките на системата за контрол на емисиите на превозното средство по време на целия му жизнен цикъл ⁽⁹⁾.

3.2.2. Комисията предлага този метод да се премахне постепенно до 2025 г. В същото време се предлага да се увеличи разстоянието, изминато от превозното средство, преди то да бъде подложено на изпитване, за да се осигури по-голяма надеждност на данните. Поради това в предложението се предвижда превозните средства, регистрирани между 1 януари 2020 г. и 31 декември 2024 г., да бъдат подложени на изпитване на екологичните характеристики, след като са изминали повече от 2 500 km за превозно средство с максимална скорост < 130 km/h и 3 500 km за превозно средство с максимална скорост ≥ 130 km/h.

3.3. Прилагане на граничните стойности на нормата Евро 5

3.3.1. Проучването на въздействието на Евро 5 потвърждава, че технологията, необходима, за да се спазват новите екологични гранични стойности, вече е налична, с изключение за някои типове превозни средства от категория L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT и L3e-AxE).

3.3.2. Поради това Комисията предлага да се отложи прилагането на тези гранични стойности за посочените по-горе категории от 2020 г. за 2022 г. Тази мярка ще даде възможност на производителите, особено МСП, да спазят крайния срок за преминаване към нулеви емисии, което, наред с другото, ще окаже положително въздействие върху потребителите, що се отнася до разходите.

3.3.3. Освен това Комисията отбелязва, че граничните стойности на Евро 5 по отношение на шума се нуждаят от допълнително изясняване. Поради това предлага да се продължи срокът на валидност на настоящите гранични стойности на емисиите за Евро 4, докато се определят новите гранични стойности за Евро 5.

3.4. Делегирани актове

3.4.1. Регламент (ЕС) № 168/2013 оправомощава Комисията да приема делегирани актове за срок от пет години, който изтече на 21 март 2018 г. Предвид необходимостта от непрекъснато актуализиране на законодателството в съответствие с технологичния напредък, Комисията отправя искане за подновяване на правомощието за приемане на делегирани актове за срок от още пет години, с възможност за мълчаливо продължаване.

Брюксел, 11 юли 2018 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Luca JAHIER

⁽⁹⁾ Член 23, параграф 3, буква в).