

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o používání úrovně Euro 5 u schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek

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

(2018/C 367/06)

Zpravodaj: **Gerardo LARGHI**

Konzultace	Evropský parlament, 16. 4. 2018 Rada, 4. 4. 2018
Právní základ	Článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato ve specializované sekci	7. 6. 2018
Přijato na plenárním zasedání	11. 7. 2018
Plenární zasedání č.	536
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	125/0/1

1. Závěry a doporučení

1.1. Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) vítá návrh nařízení COM(2018) 137 final, jelikož přináší včasné změny nařízení (EU) č. 168/2013, jejichž cílem je zvážit potřeby vývoje technologií s nízkým dopadem na životní prostředí (úroveň Euro 5 u schvalování typu) a reálné schopnosti některých podniků zavést je ve stanovených lhůtách (*technologická proveditelnost*). Díky výjimkám by se tedy mělo předejít negativním dopadům na trh a na míru zaměstnanosti, avšak rychle dosáhnout lepších emisních norem.

1.2. EHSV zdůrazňuje, že změny, jež navrhuje Komise, jsou v souladu s doporučeními uvedenými v jeho předchozím stanovisku k tomuto tématu⁽¹⁾. Patří mezi ně: postupné a pružné provádění nařízení v závislosti na reálné technologické proveditelnosti, náklady, jež budou přijatelné pro podniky a spotřebitele, vyloučení vozidel kategorií L1 a L2 z používání palubního diagnostického systému (OBD)⁽²⁾. Výbor bere dále na vědomí širokou podporu, již návrhu vyslovily členské státy a všechny příslušné zúčastněné strany.

1.3. EHSV se domnívá, že předpis bude mít pozitivní dopad na náklady podniků a tím i na náklady spotřebitelů. V této souvislosti je potřeba poukázat na společenskou úlohu vozidel kategorie L ve venkovských oblastech, kde často představují řešení v případě chybějící veřejné dopravy, a ve městech, kde pomáhají snížit dopravní přetížení související s provozem.

1.4. EHSV souhlasí s prodloužením pravomoci Komise přijímat akty v přenesené pravomoci o dalších pět let. Výbor se domnívá, že je tato podmínka rozhodující pro to, aby mohl být platný předpis včas uzpůsobován neustálému technologickému vývoji a vývoji trhu v daném odvětví.

1.5. EHSV shledává, že se ve studii Komise⁽³⁾ nezohledňují náklady, technická proveditelnost a reprodukovatelnost testu energetické spotřeby (typ zkoušky VII) u homologovaných kol s elektrickým pohonem (L1e-A) a homologovaných motokol (L1e-B). Tato studie se totiž zaměřuje pouze na analýzu vozidel se spalovacím motorem. Výbor tedy doporučuje Komisi, aby co nejdříve zahájila dodatečnou studii energetické spotřeby vozidel kategorií L1e-A a L1e-B, aby se podnikům daného odvětví dostalo jistého regulačního rámce.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 84, 17.3.2011, s. 30.

⁽²⁾ Úř. věst. C 84, 17.3.2011, s. 30, odstavce 4.1, 4.3 a 5.3.

⁽³⁾ Zpráva o studii „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Studie o dopadech environmentální úrovně Euro 5 u vozidel kategorie L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

1.6. EHSV souhlasí s návrhem Komise odložit zavedení emisních limitů úrovně Euro 5 u lehkých čtyřkolek (miniauto – L6e-B), tříkolových mopedů (L2eU), motocyklů trial (L3e-AxT) a enduro (L3e-AxE). Jedná se nicméně o specializovanou výrobu⁽⁴⁾, již provozují malé a střední podniky, a EHSV proto doporučuje prodloužit tuto výjimku do roku 2024, jak se původně předpokládalo v posouzení dopadu. Toto opatření by mělo podnikům tohoto odvětví umožnit méně traumatický přechod a podpořit zachování úrovně zaměstnanosti.

2. Úvod

2.1. Pojem „vozidla kategorie L“ zahrnuje širokou řadu typů lehkých vozidel se dvěma, třemi nebo čtyřmi koly. Patří sem sedm kategorií vozidel: motokola a dvoukolové (L1e) a tříkolové (L2e) mopedy, dvoukolové (L3e) a tříkolové (L4e – s postranním vozíkem) motocykly, motorové tříkolky (L5e) a lehké (L6e) a těžké (L7e) čtyřkolky. Každá kategorie je dále rozdělena na podkategorie, kterých je celkem 25.

2.2. Různorodost modelů, pohonných systémů a využití činí z kategorie L jednu z nejrozmanitějších a nejušestrannějších kategorií vozidel. V EU se odhadem pohybuje více než 35 milionů vozidel kategorie L.

2.3. Požadavky na schválení typu „vozidel kategorie L“⁽⁵⁾ jsou ode dne 1. ledna 2016 stanoveny nařízením (EU) č. 168/2013 a jeho čtyřmi akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty⁽⁶⁾.

2.4. Komise navrhuje změnit nebo doplnit některé články nařízení (EU) č. 168/2013 s cílem vyjasnit jeho zásady a usnadnit jeho provádění. Impulsem pro ni byly problémy, na něž upozornila Studie o dopadech environmentální úrovně Euro 5 u vozidel kategorie L.

2.5. Návrh, jež si přály i podniky z tohoto odvětví⁽⁷⁾, byl vypracován po konzultaci se všemi příslušnými zúčastněnými stranami (výrobní podniky, schvalovací orgány, sociální partneři).

3. Shrnutí návrhu Komise

3.1. Palubní diagnostický systém

3.1.1. Palubní diagnostický systém (OBD)⁽⁸⁾ slouží ke kontrole celkového fungování vozidla a upozorňuje zejména na závady nebo špatné fungování, jež mohou mít dopad v podobě škodlivých emisí. OBD již existuje v úrovni Euro 4 a v úrovni Euro 5 bude dále rozvinut. Díky předpisu týkajícímu se úrovně Euro 5 bude OBD působit na čidla a ovládací prvky vozidel s cílem monitorovat řádné fungování nejen motoru, ale i úpravy výfukových plynů a katalyzátoru.

3.1.2. Komise navrhuje odložit některé aspekty povinnosti instalovat druhý stupeň systému OBD na rok 2025. Zejména se jedná o monitorování katalyzátoru. Toto opatření je stanoveno pouze pro některé typy vozidel, jelikož uvedené vybavení nebude z technických důvodů v roce 2020 k dispozici. Změna tohoto ustanovení by měla dát podnikům dostatečný čas na to, aby zavedli daný předpis.

3.1.3. Komise dále ujasňuje, že z druhého stupně systému OBD jsou vyloučeny mopedy (kategorie L1 a L2), lehké čtyřkolky (kategorie L6e) a podkategorie motocyklů enduro (L3e-AxE) a trial (L3e-AxT).

⁽⁴⁾ Tyto podkategorie vozidel představují méně než 1 % světové výroby vozidel kategorie L.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52 – nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Úř. věst. L 53, 21.2.2014, s. 1 – nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 134/2014 ze dne 16. prosince 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o požadavky týkající se vlivu na životní prostředí a výkonnosti pohonné jednotky, a mění příloha V uvedeného nařízení.

Úř. věst. L 25, 28.1.2014, s. 1 – nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 44/2014 ze dne 21. listopadu 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o konstrukci vozidel a obecné požadavky pro schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek.

Úř. věst. L 7, 10.1.2014, s. 1 – nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014 ze dne 24. října 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o požadavky týkající se funkční bezpečnosti vozidel pro schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek.

⁽⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 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⁾ *Palubní technologie*, nařízení (EU) č. 168/2013, článek 21 příloha IV (body 1.8.1, 1.8.2, 1.8.3).

3.2. Metoda regulace emisí (matematický postup pro výpočet životnosti)

3.2.1. Ze studie dopadů úrovně Euro 5 na životní prostředí vyplývá, že metoda, podle níž se vozidla podrobují zkoušce po ujetí 100 km, neumožňuje posoudit skutečné poškození systému vozidla pro regulaci emisí během jeho životního cyklu⁽⁹⁾.

3.2.2. Komise navrhuje od této metody do roku 2025 postupně upustit. Do té doby se navrhuje zvýšit vzdálenost, již vozidlo ujede předtím, než bude podrobena zkoušce, aby se zaručila větší spolehlivost daného údaje. V návrhu se tudíž stanoví, že vozidla registrovaná v období od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2024 budou podrobena zkoušce vlivu na životní prostředí po 2 500 km, pokud je jejich maximální rychlost nižší než 130 km/h, a po 3 500 km, pokud je jejich maximální rychlost 130 km/h a vyšší.

3.3. Zavedení limitů Euro 5

3.3.1. Studie dopadů úrovně Euro 5 potvrzuje, že technologie potřebná ke splnění nových environmentálních limitů je až na některé typy vozidel kategorie L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT a L3e-AxE) již dostupná.

3.3.2. Komise tedy navrhuje odložit zavedení těchto limitů pro dané podkategorie z roku 2020 na rok 2022. Toto opatření umožní výrobcům, zejména malým a středním podnikům, dodržet lhůty stanovené pro přechod k pohonným systémům s nulovými emisemi a navíc bude mít pozitivní dopad z hlediska nákladů, z čehož budou mít prospěch spotřebitelé.

3.3.3. Komise dále shledává, že je potřeba u úrovně Euro 5 dále vyjasnit limity pro hladiny akustického tlaku. Navrhuje tudíž učinit výjimku pro platnost stávajících limitů (Euro 4), dokud nebudou stanoveny nové limity pro Euro 5.

3.4. Akty v přenesené pravomoci

3.4.1. Nařízení (EU) č. 168/2013 svěřilo Komisi pravomoc k přijímání aktů v přenesené pravomoci na období pěti let, jež skončilo 21. března 2018. Vzhledem k potřebě neustále aktualizovat předpis na základě technologického pokroku žádá Komise o prodloužení pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci o dalších pět let s možností automatického prodloužení.

V Bruselu dne 11. července 2018.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER

⁽⁹⁾ Čl. 23 odst. 3 písm. c).