



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do zastosowania etapu Euro
5 do homologacji typu pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Termin „pojazdy kategorii L” obejmuje szeroki zakres typów pojazdów lekkich wyposażonych w dwa, trzy lub cztery koła, takich jak rowery z napędem, motorowery dwu- i trójkołowe, motocykle dwu- i trójkołowe, motocykle z wózkiem bocznym i pojazdy czterokołowe (czterokołowce), takie jak drogowe pojazdy czterokołowe, pojazdy terenowe i inne czterokołowce.

Wymogi dotyczące homologacji typu, mające zastosowanie do „pojazdów kategorii L” od dnia 1 stycznia 2016 r., określono w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 oraz w czterech aktach delegowanych i wykonawczych¹ do tego rozporządzenia.

W oparciu o kompleksowe badanie wpływu na środowisko² Komisja sporządziła sprawozdanie dla Parlamentu i Rady, zgodnie z art. 23 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013. Wnioski ze sprawozdania zawierają zalecenia dotyczące usprawnień rozporządzenia (UE) nr 168/2013, a także rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 44/2014 oraz rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014 uzupełniającego rozporządzenie (UE) nr 168/2013. Zalecenia te znalazły swoje odzwierciedlenie w art. 1 ust. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia, które zawierają propozycję zmian w art. 21 i 23 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.

Ponieważ wymogi dotyczące homologacji typu, określone w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013, stały się już obowiązkowe od dnia 1 stycznia 2016 r., proponuje się przyjęcie niniejszego aktu tak szybko, jak jest to możliwe, oraz – inaczej niż w przypadku większości aktów dotyczących homologacji typu – nie ustanawia się odrębnej daty rozpoczęcia stosowania.

Rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 wszystkie uprawnienia Komisji do przyjęcia aktów delegowanych zostały ograniczone do pięciu lat, który to okres upłynie w dniu 21 marca 2018 r. Ponieważ istnieje stała potrzeba ciągłej aktualizacji elementów aktów prawnych dotyczących homologacji typu w kontekście postępu technicznego lub w celu wprowadzenia innych zmian zgodnie z uprawnieniami, projekt wniosku przewiduje również zmianę art. 75 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 celem przyznania uprawnienia na okres kolejnych pięciu lat z możliwością jego automatycznego przedłużenia.

¹ 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.

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 osiągnięć jednostki napędowej oraz zmieniające jego załącznik V (Dz.U. L 53 z 21.2.2014, 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 25 z 28.1.2014, 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 (Dz.U. L 7 z 10.1.2014, s. 1–12).

² Sprawozdanie z badania: „Badanie wpływu na środowisko dla etapu Euro 5 w przypadku pojazdów kategorii L” (*Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną niniejszego aktu, tak samo jak w przypadku aktu zmienianego, stanowi art. 114 TFUE.

• Proporcjonalność

Rozporządzenie (UE) nr 168/2013, które zawiera wymogi dotyczące homologacji typu UE, opiera się na zasadzie całkowitej harmonizacji. W związku z tym zmiany, które mają zostać wprowadzone do tego rozporządzenia na podstawie ustaleń wynikających z kompleksowego badania wpływu na środowisko, uznaje się za najbardziej odpowiednie do osiągnięcia celu wskazanego w motywie 9 rozporządzenia (UE) nr 168/2013, jakim jest osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony środowiska.

• Wybór instrumentu

Zastosowanie rozporządzenia uważa się za właściwe, ponieważ wprowadza ono zmiany w obowiązującym rozporządzeniu.

3. WYNIKI OCENY EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Zgodnie z art. 23 ust. 4 i 5 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 Komisja przekazała Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone w oparciu o kompleksowe badanie wpływu na środowisko. Zgodnie z wnioskami ze sprawozdania Komisji oraz w celu zapewnienia właściwego stosowania rozporządzeń należy dodać określone elementy lub doprecyzować je w drodze zmian.

Ogólny wynik badania wyraźnie wskazuje, że dopuszczalne wartości, terminy i wymogi określone w rozporządzeniu są korzystne ekonomicznie i wykonalne z technicznego punktu widzenia dla wszystkich pojazdów kategorii L.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Sprawozdanie Komisji zawiera szereg zaleceń dotyczących wprowadzenia zmian w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013. Zalecenia te są pochodną konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonych w całym okresie realizacji badania. Ponadto aktualne informacje na temat postępów w realizacji badania przekazano na forum grupy roboczej ds. motocykli z udziałem wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron i przedstawicieli państw członkowskich podczas posiedzeń w maju, wrześniu i grudniu 2016 r. oraz w marcu i czerwcu 2017 r.

Komisja przedstawiła w marcu 2017 r. pierwszą wersję dokumentu i otrzymała informacje zwrotne od zainteresowanych stron z sektora przemysłu, organów udzielających homologacji, służb technicznych i partnerów społecznych, którzy popierają załączony projekt dokumentu.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do zastosowania etapu Euro 5 do homologacji typu pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na podstawie sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kompleksowego badania wpływu na środowisko dla etapu Euro 5 w przypadku pojazdów kategorii L³, zgodnie z art. 23 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013⁴ w sprawie etapu emisji Euro 5, a także biorąc pod uwagę problemy napotymane przez organy udzielające homologacji i zainteresowane strony podczas stosowania tego rozporządzenia, należy wprowadzić pewne zmiany i uściślenia przepisów w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 w celu zapewnienia jego sprawnego stosowania.
- (2) Jeśli chodzi o wymóg instalowania pokładowego układu diagnostycznego (OBD) poziomu II, który zapewnia monitorowanie i sygnalizowanie awarii oraz pogorszenia się stanu układu kontroli emisji, Komisja stwierdziła na podstawie kompleksowego badania wpływu na środowisko, że istnieją techniczne ograniczenia odnośnie do monitorowania katalizatora w przypadku niektórych pojazdów oraz że dalsze postępy są niezbędne do zapewnienia jego prawidłowego wdrożenia. Funkcja monitorowania katalizatora nie będzie prawdopodobnie gotowa dla pierwszej rundy etapu emisji Euro 5, ale należy ją przewidzieć w perspektywie roku 2025. W art. 21 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 należy zatem ustanowić okres wstępny, który jest niezbędny do zapewnienia prawidłowego wdrożenia wymogu dotyczącego układu OBD II.
- (3) Konieczne jest doprecyzowanie wyłączenia dla motorowerów (kategorie L1e i L2e) z wymogu dotyczącego układu OBD II, a także rozszerzenie tego wyłączenia na lekkie czterokołowce (kategoria L6e) oraz na podkategorie motocykli enduro (L3e-AxE) i motocykli trialowych (L3e-AxT).

³ Sprawozdanie z badania: „Badanie wpływu na środowisko dla etapu Euro 5 w przypadku pojazdów kategorii L” (*Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ 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 60 z 2.3.2013, s. 52).

- (4) Biorąc pod uwagę, że motorowery należące do kategorii pojazdów L1e i L2e są już wyłączone z wymogu dotyczącego układu OBD II, pojazdy kategorii L6e, które są projektowane oraz konstruowane w oparciu o specyfikację dla motorowerów i są produkowane raczej w małych ilościach, powinny również zostać zwolnione z tego wymogu.
- (5) Motocykle enduro i motocykle trialowe mają krótki cykl życia i są bardzo podobne pod względem charakterystyki i zastosowania do ciężkich czterokołowców terenowych (L7e-B), które są zwolnione z wymogu dotyczącego układu OBD II. Przedmiotowe wyłączenie należy zatem rozszerzyć na motocykle enduro i motocykle trialowe.
- (6) Na podstawie kompleksowego badania wpływu na środowisko Komisja stwierdziła w swoim sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady, że matematyczna procedura dotycząca trwałości, określona w art. 23 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 168/2013, zgodnie z którą pojazdy są badane po wykonaniu przebiegu 100 km, nie odzwierciedla rzeczywistego pogorszenia się stanu układu kontroli emisji pojazdu w okresie jego eksploatacji. Metoda ta nie powinna być dłużej stosowana i w konsekwencji powinna zostać wyeliminowana do 2025 r. w sposób stopniowy, aby zapewnić zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się. Jeśli chodzi o okres do 2025 r., należy podnieść wymagany łączny przebieg pojazdu przed badaniem, aby zapewnić wiarygodne wyniki badania.
- (7) Technologia, która jest niezbędna do spełnienia dopuszczalnych wartości normy Euro 5, jest już dostępna, niemniej jednak w swoim sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady Komisja na podstawie kompleksowego badania wpływu na środowisko, przeprowadzonego zgodnie z art. 23 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w sprawie etapu emisji Euro 5, stwierdziła, że data rozpoczęcia stosowania dopuszczalnych wartości emisji normy Euro 5 dla określonych pojazdów kategorii L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT i L3e-AxE) będzie musiała zostać przełożona z roku 2020 na rok 2022 w celu poprawy współczynnika kosztów i korzyści w porównaniu ze scenariuszem odniesienia. Co więcej, producenci tych pojazdów, którzy należą w większości do kategorii MŚP, potrzebują dłuższego okresu wstępnego, aby zapewnić możliwość przejścia na bezemisyjne mechanizmy napędowe, np. elektryczne, w sposób efektywny pod względem kosztów.
- (8) Należy wyjaśnić pewne niespójności, jeśli chodzi o datę rozpoczęcia stosowania dopuszczalnych wartości poziomu hałasu dla Euro 5 w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 168/2013, aby zapewnić utrzymanie w mocy istniejących ograniczeń (Euro 4) do czasu ustalenia nowych dopuszczalnych wartości dla Euro 5.
- (9) Rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 przyznano Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych na okres pięciu lat, który upływa w dniu 21 marca 2018 r. Ponieważ istnieje stała potrzeba aktualizacji elementów aktów prawnych dotyczących homologacji typu w kontekście postępu technicznego lub w celu wprowadzenia innych zmian zgodnie z tymi uprawnieniami, należy zmienić art. 75 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia celem przedłużenia uprawnienia na okres kolejnych pięciu lat z możliwością jego automatycznego odnowienia.
- (10) W celu zapewnienia pewności prawa uprawnienie do przyjęcia aktów delegowanych w zakresie wymogów technicznych dotyczących diagnostyki pokładowej, przyznane Komisji na mocy rozporządzenia (UE) nr 168/2013, powinno zostać objaśnione i doprecyzowane.

- (11) Ponieważ niniejsze rozporządzenie przewiduje modyfikację rozporządzenia (UE) nr 168/2013 bez poszerzenia jego treści normatywnej, a cele niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na zakres i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 168/2013,
- PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 21 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 21

Ogólne wymogi dotyczące układów diagnostyki pokładowej

1. Pojazdy kategorii L, z wyjątkiem pojazdów L1e, L2e oraz L6e, wyposaża się w układ OBD zgodny z wymogami funkcjonalnymi i procedurami badań określonymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 8 i począwszy od dat rozpoczęcia stosowania określonych w załączniku IV.
2. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.1 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e-A i L7e-A wyposaża się w układ OBD I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w układzie kontroli emisji i sygnalizuje te awarie, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji określonych w części B1 załącznika VI.
3. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.2 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e oraz L7e wyposaża się w układ OBD I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w systemie kontroli emisji i jest uruchamiany przy przekroczeniu wartości progowych emisji określonych w części B1 załącznika VI. W przypadku wymienionych (pod-)kategorii pojazdów układy OBD I muszą sygnalizować również uruchomienie wszelkich trybów działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika.
4. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.3 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3, L4e, L5e oraz L7e wyposaża się w układ OBD I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w systemie kontroli emisji i jest uruchamiany przy przekroczeniu wartości progowych emisji określonych w części B2 załącznika VI. W przypadku wymienionych (pod-)kategorii pojazdów układy OBD I muszą sygnalizować również uruchomienie wszelkich trybów działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika.
5. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.4 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e-A, L5e-A i L7e-A wyposaża się dodatkowo w układ OBD II, który monitoruje oraz sygnalizuje awarie i pogorszenie się stanu systemu kontroli emisji, z wyjątkiem funkcji monitorowania katalizatora, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji OBD określonych w części B1 załącznika VI.

6. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.5 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e-A L5e-A i L7e-A wyposaża się dodatkowo w układ OBD II, który monitoruje oraz sygnalizuje awarie i pogorszenie się stanu systemu kontroli emisji, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji OBD określonych w części B2 załącznika VI.
7. Przepisy ust. 5 i 6 nie mają zastosowania do motocykli enduro w kategorii L3e-AxE ani do motocykli trialowych w kategorii L3e-AxT.
8. Aby zharmonizować sygnalizowanie przez układ OBD błędów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego lub błędów systemu kontroli emisji i ułatwić sprawną i skuteczną naprawę pojazdu, przyznaje się Komisji zgodnie z art. 75 uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych wymagań technicznych odnoszących się do diagnostyki pokładowej względem kategorii pojazdów określonych w wierszu 11 w części C1 (Wymogi dotyczące konstrukcji pojazdu i ogólne wymagania dotyczące homologacji typu) w załączniku II, w tym wymogów funkcjonalnych dotyczących OBD i procedur badań zagadnień wymienionych w ust. 1–7 niniejszego artykułu, a także dotyczących szczegółowych wymogów technicznych odnoszących się do badania typu VIII, o którym mowa w załączniku V.”;

2) art. 23 ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) matematyczna procedura dotycząca trwałości:

Do dnia 31 grudnia 2024 r. dla każdego składnika emisji iloczyn współczynnika pogorszenia jakości określonego w części B załącznika VII i wyniku badania efektywności środowiskowej pojazdu, który po pierwszym uruchomieniu na końcu linii produkcyjnej wykonał przebieg ponad 100 km, musi być niższy niż dopuszczalna wartość z badania efektywności środowiskowej określona w części A załącznika VI.

Niezależnie od przepisów akapitu pierwszego, w odniesieniu do nowych typów pojazdów od dnia 1 stycznia 2020 r. oraz w odniesieniu do istniejących typów pojazdów od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2024 r., dla każdego składnika emisji iloczyn współczynnika pogorszenia jakości określonego w części B załącznika VII i wyniku badania efektywności środowiskowej pojazdu, który po pierwszym uruchomieniu na końcu linii produkcyjnej wykonał przebieg ponad 2 500 km w przypadku pojazdów o maksymalnej prędkości < 130 km/h oraz 3 500 km w przypadku pojazdów o maksymalnej prędkości ≥ 130 km/h, musi być niższy niż dopuszczalna wartość efektywności środowiskowej określona w części A załącznika VI.”;

3) art. 75 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 ust. 3, art. 20 ust. 2, art. 21 ust. 8, art. 22 ust. 5 i 6, art. 23 ust. 6 i 12, art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 8, art. 32 ust. 6, art. 33 ust. 6, art. 50 ust. 4, art. 54 ust. 3, art. 57 ust. 12, art. 65 oraz art. 74, powierza się Komisji na okres dziesięciu lat od dnia 22 marca 2013 r. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na pięcioletnie okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż w dniu 22 czerwca 2022 r. oraz na dziewięć miesięcy przed końcem każdego kolejnego pięcioletniego okresu.”;

- 4) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*