



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

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**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Понятието „превозни средства от категория L“ обхваща широка гама от типове леки дву-, три- или четириколесни превозни средства, например велосипедите с двигател, дву- и триколесните мотопеди, дву- и триколесните мотоциклети, мотоциклетите с кош и някои четириколесни превозни средства, като четириколесни превозни средства за движение по пътища, превозни средства с висока проходимост и четириколесни превозни средства с повишена маневреност.

Изискванията към одобряването на типа на „превозните средства от категория L“, прилагани от 1 януари 2016 г., са определени в Регламент (ЕС) № 168/2013 и четирите делегирани актове и актове за изпълнение към него¹.

Въз основа на задълбочено проучване на въздействието върху околната среда² Комисията изготви доклад до Парламента и Съвета; В съответствие с Регламент (ЕС) № 168/2013, член 23, параграф 4. В заключенията на доклада се посочват препоръки за подобряване на Регламент (ЕС) № 168/2013, както и на Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 на Комисията и Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013. Препоръките са отразени в член 1, параграфи 1 и 2 от настоящия регламент, като в тях се предлагат изменения на членове 21 и 23 от Регламент (ЕС) № 168/2013.

Тъй като изискванията за одобряване на типа в Регламент (ЕС) 168/2013 вече са задължително приложими от 1 януари 2016 г., предлага се този акт да бъде приет с възможно най-малко забавяне, и, за разлика от повечето актове за одобряване на типа, за него не се предвижда отделна дата на прилагане.

С Регламент (ЕС) № 168/2013 бе ограничено всяко оправомощаване на Комисията да приема делегирани актове за срок от пет години, който ще изтече на 21 март 2018 г. С оглед на това, че непрекъснато е налице необходимост елементи от актовете за одобряване на типа да се привеждат в съответствие с техническия напредък или да се въвеждат други изменения във връзка с оправомощаването, с проектопредложението се изменя член 75, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 168/2013, за да се гарантира оправомощаване за срок от още пет години с възможност за мълчаливо продължаване.

¹ 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.

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 53, 21.2.2014 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 25, 28.1.2014 г., стр. 1).

Делегиран Регламент (ЕС) № 3/2014 на Комисията от 24 октомври 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 (ОВ L 7, 10.1.2014 г., стр. 1).

² 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).

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на този акт е същото като на изменяния акт, а именно член 114 от ДФЕС.

- **Пропорционалност**

Регламент (ЕС) № 168/2013, в който се съдържат изискванията за ЕС одобряване на типа, се основава на принципа за цялостна хармонизация. Поради това измененията, които трябва да се въведат в изискванията на същия регламент на основание на констатациите на задълбоченото проучване на въздействието върху околната среда, се разглеждат като най-подходящи за постигане на целта, посочена в член 9 от Регламент (ЕС) № 168/2013 — постигане на висока степен на защита на околната среда.

- **Избор на инструмент**

Използването на регламент се приема за целесъобразно, тъй като с него се изменя съществуващият регламент.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

На основание на задълбоченото проучване на въздействието върху околната среда Комисията изпрати до Парламента и Съвета доклад в съответствие със задължението по член 23, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕС) № 168/2013. В съответствие със заключенията на доклада на Комисията и с цел да се осигури правилно прилагане на регламентите, определените проблеми следва да бъдат добавени или разяснени с помощта на изменения.

Общият резултат от проучването ясно показва, че граничните стойности, датите и изискванията, определени в регламента, са благоприятни от гледна точка на разходите и технически приложими за всички превозни средства.

- **Консултации със заинтересованите страни**

В доклада на Комисията се отправят редица препоръки за внасяне на изменения в Регламент (ЕС) № 168/2013. Препоръките са резултат от консултациите със заинтересованите страни по време на цялото проучване. Освен това, актуализирана информация за напредъка на проучването бе представена на заседанията на работната група по мотоциклетите през май, септември и декември 2016 г. и март и юни 2017 г., в които взеха участие всички заинтересовани страни и представители на държавите членки.

Комисията представи първия вариант на документа през март 2017 г. и получи становища от заинтересованите страни от промишлеността, органите по одобряването, техническите служби и социалните партньори, които подкрепят проекта за документ.

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

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Въз основа на доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно задълбоченото проучване на въздействието на норма Евро 5 за превозните средства от категория L³ в съответствие с член 23, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно⁴ норма Евро 5, и предвид проблемите, с които се сблъскват органите по одобряването и заинтересованите страни при прилагането на посочения регламент, в Регламент (ЕС) № 168/2013 следва да бъдат направени някои промени и пояснения с цел да се гарантира безпроблемното му прилагане.
- (2) По отношение на изискването за монтиране на система за бордова диагностика (OBD) от второ поколение, която гарантира мониторинга и предоставянето на информация относно неизправностите и влошаването на характеристиките на системата за контрол на емисиите, въз основа на задълбоченото проучване на въздействието върху околната среда Комисията стигна до заключението, че за някои превозни средства съществуват технически ограничения за следене на катализатора, както и че има нужда от допълнителни разработки, за да се гарантира правилното ѝ прилагане. Разработките във връзка със следенето на характеристиките на катализатора вероятно няма да бъдат завършени за първия вариант на нормата Евро 5 за емисиите, а завършването им следва да се очаква за 2025 г. В член 21 от Регламент (ЕС) № 168/2013 следователно трябва да се предвиди интервал от време, необходим да се гарантира правилното прилагане на изискването за СБД от второ поколение.

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).

⁴ 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 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

- (3) Необходимо е да се изясни изключението за мотопеди (категории L1e и L2e) от изискването за СБД от второ поколение и да се разшири обхватът на това освобождаване до леките четириколесни превозни средства (категория L6e) и за мотоциклети от подкатегории ендуро (L3e-AxE) и траял (L3e-AxT).
- (4) Като се има предвид, че мотопедите от категория L1e и L2e са вече изключени от изискванията за СБД от второ поколение, превозните средства от категория L6e, които са проектирани и изработени съгласно спецификациите за мотопеди и са произведени в малки количества, също трябва да изключат от обхвата на посоченото изискване.
- (5) Мотоциклетите ендуро и траял имат много къс срок на експлоатация и по същество са много близки до тежките четириколесни превозни средства за всякакви терени (L7e-B), които са изключени от обхвата на изискването за СБД от второ поколение. Обхватът на изключването следователно трябва да се разшири по отношение на мотоциклетите ендуро и траял.
- (6) В доклада си до Европейския парламент и Съвета въз основа на задълбоченото проучване на въздействието върху околната среда Комисията стигна до заключението, че математическото изпитване на дълготрайността, определено в член 23, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕС) № 168/2013, по силата на което превозните средства се изпитват след 100 km употреба, не отразява действителното влошаване на характеристиките на системата за контрол на емисиите на превозните средства за целия им цикъл на експлоатация. Посоченият метод не трябва повече да бъде използван и в резултат от това трябва да бъде постепенно изваден от употреба до 2025 г., за да се даде време на заинтересованите страни да се приспособят. За периода до 2025 г. изискваното натрупано разстояние, изминато от превозното средство, преди то да бъде подложено на изпитване, трябва да се увеличи, за да се гарантира, че резултатите от изпитването са надеждни.
- (7) Технологиията, необходима за спазването на граничните стойности за нормата Евро 5, вече е налична, обаче Комисията в своя доклад до Европейския парламент и Съвета въз основа на задълбоченото проучване на въздействието върху околната среда, извършено в съответствие с член 23, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския и Съвета относно етап на нормата Евро 5 по отношение на емисиите, заключи, че датата на прилагане на граничните стойности на емисиите за някои превозни средства от категория (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT и L3e-AxE) трябва да бъде отложена от 2020 г. за 2022 г. с цел да се увеличи съотношението между разходи и ползи в сравнение с основния сценарий. Освен това, производителите на посочените превозни средства, които са главно малки и средни предприятия, отправят искане за по-дълъг период, който да даде възможност преходът към силово предаване с нулеви емисии, например чрез електрификация, да се осъществи по ценово ефективен начин.
- (8) Някои несъответствия по отношение на датата на прилагане на пределните стойности за нивото на шума на нормата Евро 5 в приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013 трябва да бъдат премахнати, за да се гарантира, че съществуващите пределни стойности (Евро 4) остават приложими, докато бъдат установени новите пределни стойности за Евро 5.
- (9) С Регламент (ЕС) № 168/2013 Комисията беше оправомощена да приема делегирани актове за срок от пет години, който ще изтече на 21 март 2018 г. Тъй

като непрекъснато е налице необходимост елементи от законодателството за одобряване на типа да се привеждат в съответствие с техническия напредък или да се въвеждат други изменения във връзка с оправомощаването, член 75, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 168/2013 трябва да се измени, за да се гарантира удължаване на срока на делегирането на правомощията за срок от още пет години с възможност за мълчаливо продължаване.

- (10) В интерес на правната сигурност разпоредбите за оправомощаването в Регламент (ЕС) № 168/2013 на Комисията да приема делегирани актове във връзка с техническите изисквания, засягащи бордовата диагностика, следва да бъдат направени по-ясни и точни.
- (11) Тъй като с настоящия регламент се изменя Регламент (ЕС) 168/2013, без да се разширява неговото регулаторно съдържание, и тъй като целите на настоящия регламент не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците му могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (12) Поради това Регламент (ЕС) № 168/2013 следва да бъде съответно изменен,
ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 168/2013 се изменя, както следва:

- (1) Член 21 се заменя със следното:

„Член 21

Общи изисквания за системите за бордова диагностика

- 1. Превозните средства от категория L, с изключение на превозните средства от подкатегории L1e, L2e и L6e, се оборудват със система за бордова диагностика (OBD), която съответства на функционалните изисквания и процедури на изпитване, установени в делегираните актове, приети съгласно параграф 8, и считано от датите за прилагане, определени в приложение IV.
- 2. От датите, посочени в точка 1.8.1 от приложение IV, (под)категориите превозни средства L3e, L4e, L5e-A, и L7e-A са оборудвани със система OBD от първо поколение, която следи за всякаква повреда в електрическите вериги и електрониката на системата за контрол на емисиите и предоставя информация за тези повреди, които водят до надвишаване на праговете на емисиите, установени в част Б1 от приложение VI.
- 3. От датите, посочени в точка 1.8.2 от приложение IV, (под)категориите превозни средства L3e, L4e, L5e и L7e са оборудвани със система OBD от първо поколение, която следи за всякаква повреда в електрическите вериги и електрониката на системата за контрол на емисии и която се задейства при надвишаване на праговете на емисиите, установени в част Б1 от приложение VI. Системите OBD от първо поколение за тези (под)категории превозни средства също така съобщават за задействането на всякакъв работен режим, който съществено намалява въртящия момент на двигателя.

4. От датите, посочени в точка 1.8.3 от приложение IV, (под)категориите превозни средства L3, L4e, L5e и L7e са оборудвани със система OBD от първо поколение, която следи за всякаква повреда в електрическите вериги и електрониката на системата за контрол на емисии и която се задейства при надвишаване на праговете на емисиите, установени в част Б2 от приложение VI. Системите OBD от първо поколение за тези (под)категории превозни средства също така съобщават за задействането на всякакъв работен режим, който съществено намалява въртящия момент на двигателя.
 5. От датите, определени в точка 1.8.4 от приложение IV (под)категориите превозни средства L3e, L4e, L5e-A и L7e-A следва наред с това да бъдат оборудвани със система OBD от второ поколение, която следи и съобщава за повреди и влошаване на качеството на системата за контрол на емисиите, с изключение на следенето на катализатора, което води до надвишаване на праговете на емисии в OBD, съобразно част Б1 от приложение VI.
 6. От датите, определени в точка 1.8.5 от приложение IV, (под)категориите превозни средства L3e, L4e, L5e-A и L7e-A следва наред с това да бъдат оборудвани със система OBD от второ поколение, която следи и съобщава за повреди и влошаване на качеството на системата за контрол на емисиите, което води до надвишаване на праговете на емисии в OBD, съобразно част Б1 от приложение VI.
 7. Параграфи 5 и 6 не се прилагат по отношение на мотоциклети ендуро от категория L3e-AxE и мотоциклети трайл от категория L3e-AxT.
 8. С цел хармонизиране на предоставянето на информация от OBD системата за проблемите с безопасността при експлоатация или със системата за контрол на емисии, както и улесняване на ефективното и ефикасно поправяне на превозното средство, на Комисията се предоставят правомощия да приема в съответствие с член 75 делегирани актове относно подробни технически изисквания за системите за бордова диагностика, по отношение на категориите превозни средства, посочени в приложение II, B1 – Конструктивни изисквания и общи изисквания за одобряване на типа, ред 11, включително за функционалните изисквания на OBD и за изпитвателните методики за елементите, изброени в параграфи 1—7 от настоящия член, и по отношение на подробните технически изисквания, свързани с изпитване от тип VIII, посочено в приложение V.“;
- (2) В член 23, параграф 3 буква в) се заменя със следното:

„ в) математическо изпитване на дълготрайността:

до 31 декември 2024 г., за всеки компонент на емисиите резултатът от умножаването на коефициента на влошаване, посочен в част Б от приложение VII, и резултатът от изпитването относно екологичните характеристики за опазването на околната среда на превозно средство, изминало над 100 km, считано от първото пускане на двигателя му след излизането му от производствената линия, трябва да са по-ниски от граничната стойност от изпитването относно екологичните характеристики, посочена в част А от приложение VI.

Без да се засягат разпоредбите от първа алинея, за новите типове превозни средства — от 1 януари 2020 г., а за съществуващите типове превозни средства — от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2024 г., за всеки

компонент на емисиите резултатът от умножаването на коефициента на влошаване, определен в част Б от приложение VII, и резултатът от изпитването относно екологичните характеристики на превозно средство, което е натрупало повече от 2500 km за превозно средство с максимална скорост < 130 km/h и 3 500 km за превозно средство с максимална скорост ≥ 130 km/h, след първото пускане на двигателя му след излизането му от производствената линия, трябва да са по-ниски от границата на екологичните характеристики, определена в приложение част А от приложение VI.“;

(3) Член 75, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Правомощието за приемане на делегираните актове, посочени в член 18, параграф 3, член 20, параграф 2, член 21, параграф 8, член 22, параграфи 5 и 6, член 23, параграфи 6 и 12, член 24, параграф 3, член 25, параграф 8, член 32, параграф 6, член 33, параграф 6, член 50, параграф 4, член 54, параграф 3, член 57, параграф 12, член 65 и член 74, се предоставя на Комисията за срок от десет години, считано от 22 март 2013 г. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове от пет години, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от 22 юни 2022 г. и девет месеца преди края на всеки следващ петгодишен период.“;

(4) Приложение VI се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател