

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów, zmieniającą dyrektywę 72/306/EWG i dyrektywę .../.../WE**

COM(2005) 683 końcowy — 2005/0282 (COD)

(2006/C 318/11)

Dnia 31 stycznia 2006 r. Rada, działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 12 lipca 2006 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 429. sesji plenarnej w dniach 13-14 września 2006 r. (posiedzenie z dnia 13 września 2006 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 180 do 3 — 11 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet zgadza się, że konieczne jest wspieranie ciągłego obniżania poziomów emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych przy pomocy aktów prawnych wprowadzających stopniowo coraz to ambitniejsze cele. Komitet z zadowoleniem przyjmuje zatem wniosek Komisji będący kolejnym krokiem w tym kierunku.

1.2 Komitet popiera również decyzję Komisji dotyczącą wyboru formy rozporządzenia zamiast dyrektywy, jak również procedury legislacyjnej, według której rozporządzenie przyjmowane zgodnie z procedurą współdecyzji musi w kwestiach bardziej technicznych zostać uzupełnione przez rozporządzenie opracowane przy wsparciu komitetu regulacyjnego (rozporządzenie przyjmowane w ramach komitologii).

1.3 Zdaniem Komitetu należy jednak zauważyć, że wniosek dotyczący rozporządzenia w obecnym brzmieniu wiąże się ze znacznymi problemami zarówno dla przemysłu, jak i dla administracji państw członkowskich odpowiedzialnej za homologację i rejestrację pojazdów.

1.3.1 Komitet zaleca w szczególności dokonanie przeglądu terminów wejścia w życie nowych przepisów zawartych w przedmiotowym wniosku oraz wyznaczenie tych terminów, odpowiednio, na dzień 1 stycznia 2010 r. (w odniesieniu do homologacji dla nowych typów pojazdów) oraz 1 stycznia 2011 r. (w odniesieniu do nowych rejestracji), bądź też wyznaczenie tych dat na termin przypadający po upływie, odpowiednio, 36 i 48 miesięcy po opublikowaniu nowych rozporządzeń w Dzienniku Urzędowym UE. Komitet zaleca ponadto zachowanie dodatkowego rocznego okresu dla pojazdów kategorii N1<sup>(1)</sup> klasy II i III.

1.3.2 Komitet akceptuje normy zaproponowane w odniesieniu do pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. Wyraża jednak wątpliwości co do realnej konieczności dalszego obniżania norm w przypadku pojazdów o napędzie benzynowym lub wykorzystujących paliwa gazowe.

1.3.3 Komitet uważa, że słuszne jest utrzymanie w stosunku do niektórych pojazdów przeznaczonych do transportu osób, pojazdów klasy M1<sup>(2)</sup> służących specyficznym celom bądź stanowiących narzędzie pracy (np. minibusy) odstępstwa pozwalającego na homologację według norm ustalonych dla samochodów dostawczych (N1). Komitet zwraca się zatem do Komisji o opracowanie dla tych pojazdów definicji bardziej precyzyjnej i ograniczonej niż definicja zaproponowana w obecnej dyrektywie.

1.3.4 Komitet zaleca, aby zaproponowane rozporządzenie nie zawierało przepisów dotyczących kwestii, które w bardziej odpowiedni sposób są regulowane przez inne obowiązujące już rozporządzenia lub dyrektywy.

1.3.5 Wreszcie, Komitet zwraca się również do Komisji o dokonanie przeglądu tych punktów w tekście wniosku, które mogą prowadzić do braku pewności administracyjnej; należy się w tym celu zwrócić o wsparcie do ekspertów krajowych, którzy na co dzień zajmują się kwestiami związanymi z homologacją typu pojazdów i ich rejestracją.

## 2. Uzasadnienie i kontekst legislacyjny

2.1 Do dnia dzisiejszego emisje zanieczyszczeń z samochodów osobowych (samochody kategorii M1) i samochodów dostawczych (samochody kategorii N1) podlegają przepisom dyrektywy 70/220/EWG z późniejszymi zmianami. Późniejsze nowelizacje, nazywane łącznie „Euro 4”<sup>(3)</sup>, weszły w życie, odpowiednio, 1 stycznia 2005 r. (nowe typy pojazdów) i 1 stycznia 2006 r. (nowe rejestracje).

<sup>(1)</sup> Pojazdy kategorii N posiadają przynajmniej cztery koła i są przeznaczone do transportu towarów. Pojazdy te dzielą się na trzy klasy — N1, N2 i N3 — w zależności od ich ciężaru maksymalnego: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. Klasa N1 dzieli się na trzy podklasy — NI, NII, NIII — które również określa się według ciężaru.

<sup>(2)</sup> Kategoria M składa się z pojazdów posiadających co najmniej cztery koła i przeznaczonych do transportu pasażerów. Pojazdy te dzielą się na trzy klasy (M1, M2, M3) w zależności od liczby miejsc i maksymalnego ciężaru: M1 < 9 miejsc; M2 > 9 miejsc i < 5 000 kg; M3 > 9 miejsc i > 5 000 kg.

<sup>(3)</sup> DzU L 350 z 28.12.1998, dyrektywa 1998/69/WE

2.2 Rozpatrywany wniosek przewiduje dodatkowe zastrzeżenie przepisów prawnych dotyczących emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych, co miałyby nastąpić w wyniku zastąpienia obecnej dyrektywy rozporządzeniem. Taki wybór instrumentu prawnego jest uzasadniony faktem, że państwa członkowskie będą bezpośrednio stosowały rozporządzenie, a co za tym idzie będą realizowały określone w nim cele, jak również tym, że w przeciwieństwie do dyrektywy przepisy rozporządzenia nie będą musiały być transponowane do krajowych systemów prawnych. Jednocześnie nowe rozporządzenie uchyla istniejące dyrektywy.

2.3 Komisja proponuje przyjęcie procedury legislacyjnej przebiegającej dwutorowo:

- a) rozporządzenie określające ogólne zasady, które według wniosku miałyby być rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady i zostałyby przyjęte zgodnie z procedurą współdecyzji („wniosek w ramach współdecyzji”),
- b) rozporządzenie określające szczegóły techniczne, które zostanie przyjęte przez Komisję przy wsparciu Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego („wniosek w ramach komitologii”).

2.4 Wraz z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia opublikowana została również ocena jego wpływu gospodarczego oraz szacunkowe koszty środków wymaganych, by dostosować pojazdy do przewidywanych ograniczeń emisji zanieczyszczeń.

### 3. Treść wniosku

3.1 Wniosek dotyczący rozporządzenia, zwanego w żargonie wspólnotowym „Euro 5”, odnosi się do samochodów osobowych i samochodów dostawczych napędzanych benzyną, gazem ziemnym, LPG lub olejem napędowym oraz określa uznane uprzednio przez Komisję za priorytetowe maksymalne wartości emisji zanieczyszczeń, mianowicie emisje pyłu zawieszonego, tlenków azotu ( $\text{NO}_x$ ), tlenku węgla (CO) oraz węglowodorów (HC).

3.2 W szczególności wniosek wprowadza normy emisji spalin z rury wydechowej pojazdów z zapłonem iskrowym (napędzanych benzyną i paliwami gazowymi) oraz z silnikami wysokoprężnymi, zgodnie z następującym schematem:

- napęd benzynowy i gazowy: proponuje się 25 % redukcję emisji  $\text{NO}_x$  i HC,
- silniki wysokoprężne: proponowana 80 % redukcja emisji pyłu zawieszonego wymaga zainstalowania w pojazdach filtrów cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych (DPF). Przewidziano również 20 % redukcję emisji  $\text{NO}_x$ ,
- wraz z propozycjami dotyczącymi norm emisji spalin z rury wydechowej Komisja przedstawia również zasady dotyczące wytrzymałości układów kontroli emisji, kontroli zgodności użytkowanych pojazdów, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), oparów, emisji na biegu jałowym, emisji ze skrzyni korbowej, zadymienia spalin oraz pomiaru zużycia paliwa.

3.3 Komisja przewiduje wreszcie środki dotyczące udostępniania informacji związanych z naprawą pojazdów poza siecią autoryzowanych stacji obsługi pojazdów. Zgodnie z wnioskiem informacje te muszą być dostępne za pośrednictwem stron internetowych w standardowym formacie opracowanym przez międzynarodowy komitet techniczny (standard OASIS <sup>(4)</sup>).

3.4 Komisja proponuje, by rozporządzenie stosowało się do następujących pojazdów:

- samochody osobowe i pojazdy dostawcze klasy I — odpowiednio 18 miesięcy od daty opublikowania rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym UE w odniesieniu do nowych typów i 36 miesięcy od tej samej daty w odniesieniu do wszystkich nowych rejestracji,
- pojazdy dostawcze klasy II i III — 30 miesięcy w odniesieniu do nowych typów i 48 miesięcy w odniesieniu do wszystkich nowych rejestracji,
- w przypadku samochodów osobowych wniosek może spowodować wprowadzenie proponowanych norm począwszy od pierwszej połowy 2008 r.

### 4. Uwagi ogólne

4.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje decyzję Komisji dotyczącą wyboru formy rozporządzenia zamiast dyrektywy, co pozwoli uniknąć procedury transpozycji przepisów do ustawodawstwa krajowego, a rozporządzenie będzie mogło zacząć obowiązywać we wszystkich państwach członkowskich jednocześnie i w sposób natychmiastowy.

4.2 Komitet wyraża akceptację dla nowej, dwutorowej procedury legislacyjnej, jednakże pragnie przy tym zwrócić uwagę na konieczność jednoczesnego opublikowania w Dzienniku Urzędowym obydwu rozporządzeń — pierwszego przyjmowanego zgodnie z procedurą współdecyzji i drugiego będącego przedmiotem procedury „komitologii”. Przemysł będzie potrzebował obu tych aktów, by zakończyć projektowanie rozwiązań technicznych koniecznych do zachowania zgodności z nowymi przepisami.

4.3 Komitet wyraża pozytywną opinię na temat zamiaru wprowadzenia bardziej rygorystycznych norm w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi.

4.4 Komitet przyznaje, że technologie służące ograniczeniu emisji pyłu zawieszonego przez pojazdy o silnikach wysokoprężnych są obecnie dostępne oraz że proponowane dopuszczalne normy wymuszą powszechne stosowanie owych technologii.

4.5 Niemniej w odniesieniu do oceny wpływu gospodarczego wniosku dotyczącego rozporządzenia Komitet pragnie wyrazić poważne wątpliwości:

<sup>(4)</sup> Organizacja OASIS — Organization for the Advancement of Structured Information Standards (organizacja na rzecz promowania standaryzacji norm transmisyjnych).

- po pierwsze, wyraźnie nie zachowując zgodności z warunkami pracy określonymi w programie CAFE <sup>(5)</sup> („Czyste powietrze dla Europy”), nie udostępniono żadnego z wyników uzyskanych poprzez modele wykorzystane do oceny stosunku kosztów i efektywności środków, które można wprowadzić w różnych sektorach odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza, co było proponowane przez grupę CARS 21 <sup>(6)</sup>,
- w ocenie wpływu gospodarczego wskazano jedynie dodatkowe koszty wywołane przez wejście w życie nowych norm emisji pochodzących z samochodów oraz mierzoną w tonach/rok, odpowiadającą im redukcję emitowanych zanieczyszczeń. Nie pozwala to zatem na dokonanie porównawczej oceny środków, które można wprowadzić w innych sektorach, pod względem stosunku koszty/efektywność, zgodnie z modelami programu CAFE,
- w odniesieniu do proponowanych w rozporządzeniu środków „Euro 5”, zgodnie z szacunkami wybranego specjalnie przez DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu panelu niezależnych ekspertów <sup>(7)</sup> kwoty zostały zredukowane o 33 %, co ma być związane z efektem skali wynikającym ze zwiększenia wolumenu produkcji, przy czym w żaden sposób nie uzasadniono wyboru akurat takiej wartości procentowej <sup>(8)</sup>,
- w szczególności przeprowadzona przez panel niezależnych ekspertów ocena kosztów zmian, jakie będą musiały zostać wprowadzone w samochodach w celu dostosowania ich do różnych scenariuszy redukcji emisji, zawiera już 30 % obniżkę cen metali szlachetnych. Metale szlachetne są jednym z kluczowych elementów układów obróbki spalin i ich ceny rynkowe w znaczący sposób wpływają na koszty związane z owymi systemami. Fakt, że w ciągu ostatnich pięciu lat mieliśmy do czynienia z ciągłym wzrostem cen platyny, nie uzasadnia przytoczonej powyżej hipotezy.

4.6 Komitet wyraża również wątpliwości co do terminów, w których rozporządzenie ma zacząć obowiązywać:

- okres 18 miesięcy od wejścia w życie nowego rozporządzenia jest niewystarczający, ponieważ wprowadzenie do procesu produkcji technologii znanej, ale jeszcze nie stosowanej w przypadku określonych modeli, wymaga co najmniej trzech lat,

<sup>(5)</sup> CAFE („Czyste powietrze dla Europy” — „Clean Air for Europe”). Jest to program, którego uruchomienie ogłoszono w komunikacie COM (2001) 245 i który ma na celu opracowanie strategii analitycznej pozwalającej na ocenę dyrektyw dotyczących jakości powietrza, skuteczności programów realizowanych w państwach członkowskich, stałego kontrolowania jakości powietrza oraz informowania ludności, dokonywania przeglądu i uaktualniania norm emisji, jak również opracowywania nowych systemów kontroli i modelowania.

<sup>(6)</sup> CARS 21 (Inicjatywa na rzecz konkurencyjnego systemu prawnego dla przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku — „Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century”). Jest to grupa ekspertów złożona z przedstawicieli Komisji, Parlamentu Europejskiego, państw członkowskich, przemysłu, związków zawodowych, organizacji pozarządowych i konsumentów. Jej zadaniem jest sformułowanie zaleceń mających na celu poprawę konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego przy uwzględnieniu towarzyszących aspektów społeczno-ekologicznych.

<sup>(7)</sup> Z okazji posiedzenia grupy ds. emisji z pojazdów silnikowych (Motor Vehicle Emissions Group) (grudzień 2005 r.), DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu opublikowała dokument opracowany przez panel niezależnych ekspertów, w którym przedstawiono wyniki analizy dotyczącej stosunku technologii/kosztów dla pojazdów odpowiadających normie „Euro 5”.

<sup>(8)</sup> SEC(2005) 1745, ocena wpływu rozpatrywanego wniosku dotyczącego rozporządzenia. § 6.2. „Scenariusze podejścia regulacyjnego” („Scenarios of the Regulatory Approach”), Tabela 1-Scenariusz G, str.17

- wniosek dotyczący rozporządzenia powinien potwierdzić termin 1 stycznia 2010 r. jako datę wejścia w życie nowych przepisów dotyczących homologacji nowych typów pojazdów bądź wprowadzić termin 36 miesięcy od daty opublikowania rozporządzenia, po uprzednim sprecyzowaniu kwestii dopuszczalnych norm i protokołów badań,
- w porozumieniu z dostawcami przedstawiciele przemysłu zaplanowali wprowadzenie norm „Euro 5” na rok 2010/2011, jak wyraźnie wskazano w komunikacie Komisji ze stycznia 2005 r. w sprawie zachęt podatkowych <sup>(9)</sup>. Przyspieszenie tego terminu jest niemożliwe ze względu na fakt, że modyfikacje poszczególnych typów pojazdów i ich procesy produkcyjne zostały już zaplanowane, tym bardziej że okres przewidziany na wprowadzenie programu „Euro 5” jest i tak bardzo krótki.

4.7 W art. 5 ust. 4 Komisja przewiduje ponadto szczegółowe wymogi odnoszące się do homologacji typu, nie określając jednakże innych wytycznych czy wskazówek. Komitet wyraża w związku z tym zaniepokojenie, gdyż przy braku takich wskazówek niemożliwe jest dokonanie oceny realnego wpływu wniosku na konstrukcję pojazdu oraz na środowisko naturalne.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1 W załączniku 1 do wniosku dotyczącego rozporządzenia, w tabeli 1 przedstawiono dopuszczalne normy emisji zanieczyszczeń „Euro 5” dotyczące HC i NO<sub>x</sub>, przewidziane dla pojazdów z silnikami benzynowymi wyposażonymi w zapłon iskrowy: widoczna jest tu 25 % redukcja, po której poziom węglowodorów (HC) wynosi 75 mg/km, zaś poziom tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) — 60 mg/km. Powyższa redukcja dopuszczalnych norm w stosunku do wartości wynikających z norm „Euro 4” nie daje się uzasadnić w oparciu o wyniki uzyskane w poświadczonym jakości powietrza programie „Auto oil II”; poza tym ani w analizie programu CAFE, ani w dokumencie „Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza” („Thematic Strategy on Air Pollution”) <sup>(10)</sup> nie przewidziano żadnego scenariusza redukcji poziomu emisji NO<sub>x</sub> i HC z tych pojazdów.

5.2 Zdaniem Komitetu, mając na uwadze rezultaty programu CAFE, należy stwierdzić, że nie istnieją żadne wyraźne powody związane z korzyściami dotyczącymi jakości powietrza, które uzasadniałyby środki wskazane w rozpatrywanym wniosku, z następujących przyczyn:

- **dopuszczalne normy NO<sub>x</sub>**: proponowana redukcja stanowiłaby nową przeszkodę dla zmniejszenia zużycia paliwa, a co za tym idzie emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów wyposażonych w silnik benzynowy, co jest największym wyzwaniem, przed jakim staje dziś przemysł. Równocześnie korzyści dla środowiska naturalnego będą znikome ze względu na fakt, że według danych CAFE pojazdy benzynowe odpowiadają jedynie za 4 % całkowitych emisji NO<sub>x</sub> związanych z ruchem drogowym <sup>(11)</sup>,

<sup>(9)</sup> SEC(2005) 43, dokument roboczy służb Komisji, „Zachęty podatkowe związane z pojazdami silnikowymi, które wyprzedzają założenia programu Euro 5” („Fiscal incentives for motor vehicles in advance of Euro 5”)

<sup>(10)</sup> COM(2005) 446 końcowy

<sup>(11)</sup> Informacje dostępne na stronie internetowej Międzynarodowego Instytutu Stosowanej Analizy Systemowej (International Institute for Applied Systems Analysis — IIASA)

— **dopuszczalne normy HC:** nowa proponowana norma będzie stanowiła przeszkodę nie do pokonania dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym, które przecież zapewniają istotne korzyści z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego. Emisje HC w 90 % składają się z metanu, który jest, jak wiadomo, gazem stabilnym, niestanowiącym zanieczyszczenia i ponadto niezawierającym węglowodorów aromatycznych; co więcej, emisje CO<sub>2</sub> z tych pojazdów są o 25 % mniejsze niż emisje z pojazdami z silnikiem benzynowym. Jeżeli wprowadzana rozporządzeniem 25 % redukcja węglowodorów nieulegających spalaniu zostałaby zatwierdzona, niemożliwa byłaby już produkcja i sprzedaż pojazdów napędzanych gazem ziemnym, co wpłynęłoby w negatywny sposób na emisje CO<sub>2</sub>. Przepis taki byłby poza tym sprzeczny z celami dotyczącymi zastępowania paliw, wyznaczonymi przez Komisję w komunikacie dotyczącym paliw zastępczych<sup>(12)</sup>.

5.3 Wniosek Komisji eliminuje odstępstwo zezwalające w przypadku pojazdów osobowych kategorii M1 o ciężarze przekraczającym 2,5 tony (ale mniejszym niż 3,5 tony) na homologację typu według norm przewidzianych dla pojazdów dostawczych (N1).

5.3.1 Komitet uważa, że konieczne jest rozróżnienie ciężkich pojazdów służących do konkretnych celów zawodowych od pojazdów kupowanych często w pogoni za modą i w celu „pokonywania” krawężników w miastach. Do pierwszej grupy należą:

- pojazdy służące przewozowi co najmniej siedmiu pasażerów. Są to pojazdy wykorzystywane w transporcie lokalnym (np. minibusy, pojazdy wahalowe, samochody kempingowe i samochody przeznaczone do celów specjalnych, takie jak karetki). Zdolność pomieszczenia większej liczby osób i przewiezienia cięższego ładunku wymaga zaprojektowania pojazdu cięższego, wyższego i szerszego, jak również określonych możliwości biegów, co w konsekwencji prowadzi do nieco wyższych emisji,
- pojazdy terenowe o maksymalnym ciężarze przekraczającym 2,5 tony. Pojazdy te są niezbędnym narzędziem pracy dla społeczności wiejskich, jak również w przypadku służb ratunkowych, organizacji użyteczności publicznej i w wielu innych ważnych zastosowaniach, również wojskowych. Z tychże powodów w wielu systemach prawnych takie szczególne potrzeby są brane pod uwagę i w dalszym ciągu powinny być uwzględniane,
- skala produkcji w tych dwóch segmentach rynku jest dość ograniczona, a emisje, jakie można im przypisać, są znikome w porównaniu z ogólnym bilansem emisji pochodzących z pojazdów. Ich wpływ na jakość powietrza jest zatem nieznaczny pod warunkiem zastosowania w stosunku do nich tych samych zasad, co w przypadku pojazdów dostawczych.

5.3.2 Nie można zaakceptować stanowiska Komisji, zgodnie z którym nie istnieją już warunki uzasadniające homologację typu pojazdów kategorii M1 o maksymalnym ciężarze przekraczającym 2,5 tony w oparciu o normy przewidziane dla pojazdów dostawczych. Komitet jednocześnie uznaje konieczność bardziej precyzyjnego określenia, jakie pojazdy będą mogły skorzystać z tego odstępstwa.

<sup>(12)</sup> COM(2001) 547 wersja ostateczna — komunikat, w którym cel zastąpienia paliw tradycyjnych gazem ziemnym został ustalony na poziomie 5 % w 2015 r. oraz na poziomie 10 % w 2020 r.

5.3.3 Ponadto zupełne zniesienie ww. wyjątku w stosunku do wszystkich pojazdów ciężkich kategorii M1 spowodowałoby przejście na silniki benzynowe, czemu towarzyszyłby wzrost zużycia paliwa, a w konsekwencji zwiększenie emisji CO<sub>2</sub>.

5.4 Komitet zgadza się z Komisją, że dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów oraz skuteczna konkurencja na rynku usług związanych z naprawą pojazdów oraz usług w zakresie informacji stanowią niezbędny element ułatwiający swobodny obrót pojazdami na rynku wewnętrznym. Zostało to potwierdzone m.in. w rozporządzeniu 1400/2002/WE w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym, jak również w dyrektywie 98/69/WE oraz 2002/80/WE.

5.4.1 Niemniej Komitet podkreśla, że konieczne jest zapewnienie nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów, ponieważ w praktyce producenci pojazdów mają zwyczaj rozpraszania tych informacji w różnych dokumentach i środkach przekazu. Jest to źródłem znaczących barier dla niezależnych podmiotów rynku wtórnego obsługujących różne marki, zwłaszcza dla małych przedsiębiorstw, które dominują na rynku napraw niezależnych w UE. Komitet popiera zatem propozycję Komisji, by rozporządzenie wyznaczało obowiązek udostępniania również na stronach internetowych informacji w standardowym formacie, dotyczących naprawy pojazdów.

## 6. Szczegółowe oceny i zalecenia

6.1 W tekście wniosku dotyczącego rozporządzenia wielokrotnie pojawiają się odniesienia do przyszłej dyrektywy XXX/XX/WE. Ze względu na fakt, że dokument ten zmieni ramową dyrektywę w sprawie homologacji, należałoby od tej chwili wyraźnie zaznaczyć, że mowa jest o „dyrektywie ramowej 70/156/EWG w sprawie homologacji typu zmienionej dyrektywą XXXX/XX/WE”.

6.2 W 13. motywie wspomina się o konieczności wprowadzenia znormalizowanej metody pomiaru zużycia paliwa oraz zapewnienia konsumentom i użytkownikom dokładnych i obiektywnych informacji: warunki te jednakże już obowiązują (dyrektywa 1999/94/WE) i ponowne ich podkreślenie jest całkowicie zbędne.

6.3 Komitet zauważa, że sposób sformułowania art. 2 ust. 1, art. 4 ust. 1 oraz art. 5 omawianego wniosku dotyczącego rozporządzenia nie jest jasny. W szczególności:

6.3.1 W art. 2 ust. 1 wyszczególniono pojazdy silnikowe, do których rozporządzenie ma zastosowanie. Natomiast art. 4 ust. 1 i art. 5 w odniesieniu do wszystkich typów pojazdów objętych rozporządzeniem (wymienionych w art. 2) nakładają obowiązek zachowania zgodności z długą listą wymogów dotyczących: emisji spalin z rury wydechowej, emisji zanieczyszczeń w niskich temperaturach, oparów, działania pokładowych układów diagnostycznych (układów OBD), wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, emisji zanieczyszczeń na biegu jałowym, emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej, emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa, zadymienia spalin.

6.3.2 Powyższe warunki spowodowałyby nieuzasadniony wzrost liczby badań koniecznych w ramach homologacji typu. Przykładowo, badanie poziomu emisji zanieczyszczeń na biegu jałowym czy też oparów z pojazdów posiadających silniki wysokoprężne jest zupełnie bezcelowe. Właściwsze i bardziej jednoznaczne byłoby zastosowanie tabeli zaproponowanej na schemacie I.5.2. w załączniku I do dyrektywy 70/220/EWG<sup>(13)</sup>.

6.4 Komitet zwraca również uwagę na nieprecyzyjne określenie zakresu zastosowania w odniesieniu do pojazdów kategorii M (pojazdy służące do przewozu pasażerów) wyposażonych w silnik z zapłonem iskrowym z wyjątkiem silników napędzanych gazem ziemnym i LPG. Zgodnie z tekstem rozporządzenia (art. 4 i art. 5) również pojazdy kategorii M2 i M3 zostały bowiem objęte ogółem wymogów, choć uprzednio pojazdy kategorii M o ciężarze przekraczającym 3,5 tony (które są zresztą bardzo rzadkie w Europie) były objęte jedynie wymogami dotyczącymi emisji zanieczyszczeń na biegu jałowym oraz emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej.

6.5 W art. 4 ust. 3 podkreśla się spoczywający na producentach obowiązek dostarczenia nabywcy danych technicznych dotyczących emisji i zużycia paliwa. Ze względu na fakt, że obowiązek taki został już wprowadzony dyrektywą 1999/94/WE zmienioną dyrektywą 2003/77/WE ustęp ten jest zbędny.

6.6 Art. 10 dotyczy homologacji nieoryginalnych części zamiennych. Przepis ten w szczególności zakazuje sprzedaży i instalowania katalizatorów zamiennych, które są dopuszczane jedynie wtedy, gdy dla danego typu udzielono homologacji zgodnie z niniejszym wnioskiem dotyczącym rozporządzenia. Nie jest jasne, czy Komisja chce ograniczyć wykorzystywanie tych katalizatorów w pojazdach zarejestrowanych przed 1992 r. (a zatem w pojazdach „sprzed OBD”), zupełnie je wykluczając w pojazdach nowszych. Należy też zauważyć, że obowiązek homologacji powinien objąć również inne nieoryginalne części układów kontroli emisji zanieczyszczeń takie jak np. filtry cząstek stałych.

6.7 W art. 11 ust. 2 zezwala się państwom członkowskim na ustanawianie zachęt finansowych na instalowanie układów modernizujących (ang. „retrofit”) (14), dzięki którym emisje spalin z rury wydechowej pojazdów będących w użyciu będą zgodne z normami określonymi w rozporządzeniu. Komisja nie precyzuje jednak, które procedury pozwalają udowodnić zgodność takich układów ani czy procedury te są już dostępne.

6.8 W art. 17 wyszczególniono dyrektywy (15), które zostaną uchylone po upływie 18 miesięcy od daty wejścia w życie rozporządzenia. Należy tu jednakże zauważyć, że:

— jeżeli Komisja miała zamiar wyszczególnić wszystkie dyrektywy zmieniające dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych oraz dyrektywę 80/1268/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych, to wspomniana lista jest niepełna (np. dyrektywa 70/220/EWG była zmieniana 18 razy, a w tekście jest mowa jedynie o sześciu zmianach). Można by więc skorzystać z prostszego rozwiązania i zastosować następujące sformułowanie: „dyrektywa 70/220/EWG, ostatnio zmieniona dyrektywą 2003/76/WE oraz dyrektywa 80/1268/EWG, ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/3/WE, zostają uchylone z dniem ...”.

6.8.1 Uchylenie ww. dyrektyw dotyczących emisji pochodzących z pojazdów i zużycia paliwa, o którym mowa w rozporządzeniu oraz które zaczną obowiązywać po upływie 18 miesięcy od wejścia w życie wspomnianego rozporządzenia, wiąże się z poważnymi problemami.

6.8.2 Termin ten zbiega się w czasie z datą wejścia w życie przepisów dotyczących homologacji, mimo że odnoszą się one jedynie do nowych modeli kategorii M1 wprowadzonych na rynek przez producenta. Modele M1, które w terminie wcześniejszym niż wskazany powyżej uzyskały już homologację, mogą zostać zarejestrowane w czasie kolejnych 18 miesięcy bez konieczności ubiegania się o nową homologację. Podobne warunki mają zastosowanie w przypadku pojazdów kategorii N1 klasy II i III: nowe modele otrzymują dodatkowy okres 12 miesięcy na uzyskanie homologacji, podczas gdy pojazdy posiadające już homologację, które muszą zostać zarejestrowane, otrzymują dodatkowy okres 30 miesięcy.

6.8.3 Pozostaje tylko pytanie, w jaki sposób możliwe będzie wydanie świadectwa zgodności wymaganego przy rejestracji, w sytuacji gdy świadectwo to może się odwoływać tylko i wyłącznie do uchylonej już dyrektywy.

Bruksela, 13 września 2006 r.

Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Anne-Marie SIGMUND

(13) W tabeli tej określono badania, jakie należy przeprowadzić w zależności od typu pojazdu.

(14) Przez termin „retrofit” rozumie się układ instalowany w pojeździe będącym już w użyciu w celu dodatkowego ograniczenia emisji.

(15) Dyrektywa 70/220/EWG, dyrektywa 80/1268/EWG, dyrektywa 89/458/EWG, dyrektywa 91/441/EWG, dyrektywa 93/59/EWG, dyrektywa 94/12/WE, dyrektywa 96/69/WE oraz dyrektywa 2004/3/WE