

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe**

COM(2014) 28 final – 2014/0012 (COD)

(2014/C 311/08)

Sprawozdawca generalny: **Virgilio RANOCCHIARI**

Parlament Europejski, w dniu 6 lutego 2014 r., oraz Rada, w dniu 18 lutego 2014 r., postanowiły, zgodnie z art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia Rady (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe*

COM(2014) 28 final – 2014/0012(COD).

Mając na względzie pilny charakter prac, na 498. sesji plenarnej w dniach 29–30 kwietnia 2014 r. (posiedzenie z 29 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Virgilia RANOCCHIARIEGO na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 158 do 2 – 5 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES zawsze pozytywnie odnosił się do wszystkich środków, które – również w świetle rozwoju technologii – przyczyniają się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, a ogólniej rzecz biorąc do poprawy jakości powietrza.

1.2 Jak wyjaśnia się w dalszej części opinii, omawiany wniosek budzi jednak pewne wątpliwości co do sposobu i terminu osiągnięcia tego celu.

1.3 Odnotowuje się zwłaszcza nieadekwatność, a w pewnych przypadkach całkowity brak odpowiedniej oceny skutków niektórych proponowanych działań. Jest to wyraźnie sprzeczne z zasadą inteligentnych regulacji, przywoływaną wielokrotnie w odniesieniu do tych, a także innych kwestii o dużym znaczeniu społecznym, gospodarczym i ekologicznym.

1.4 Podobne zastrzeżenia budzi nadmierne zastosowanie aktów delegowanych w kwestiach, które z uwagi na swe znaczenie nie wydają się z pewnością elementami rozporządzenia „innymi niż istotne”, mogącymi mieścić się w kategorii aktów delegowanych.

1.5 Komitet zaleca zatem, by:

— zaprzestać stosowania aktów delegowanych w wypadku, gdy ustalenia i badania poczynione zarówno przez Komisję, jak i w siedzibie EKG ONZ <sup>(1)</sup> umożliwiają natychmiastowe przedsięwzięcie niektórych z przewidywanych środków (np. zwiększenie masy niektórych pojazdów lekkich, a także wyłączenie pojazdów napędzanych gazem ziemnym z pomiaru amoniaku);

— przeprowadzić przejrzystą i szczegółową ocenę skutków wszystkich innych proponowanych środków, które wydają się nieadekwatne z tego punktu widzenia, lecz mają zostać rozwinięte za pomocą aktów delegowanych.

<sup>(1)</sup> Europejska Komisja Gospodarcza ONZ.

1.6 Zdaniem EKES-u zastosowanie się do powyższych sugestii umożliwiłoby współprawodawcom dokonanie bardziej świadomej, całościowej i przejrzystej oceny wniosku, co ograniczyłoby bądź całkowicie rozstrzygnęło wspomniane powyżej wątpliwości.

## 2. Wniosek Komisji

2.1 Celem wniosku jest wprowadzenie szeregu zmian do dwóch obowiązujących rozporządzeń:

- rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6);
- rozporządzenia (WE) nr 595/2009 dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI).

2.2 W zamyśle Komisji wniosek ma przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz – za pomocą niektórych postanowień – do uproszczenia obowiązujących przepisów.

2.3 Co się tyczy lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, najistotniejsze różnice dotyczą:

2.3.1 Do obecnej oceny emisji CO<sub>2</sub> trzeba dodać również ocenę emisji metanu, dzięki czemu uzyskane zostaną nowe dane, czyli całkowita masa równoważnika CO<sub>2</sub>. Powyższa metoda umożliwiłaby również zmianę dopuszczalnych wielkości emisji sumy węglowodorów (THC), które obecnie obejmują emisje metanu (CH<sub>4</sub>) i węglowodorów niemietanowych (NMHC), utrudniając ocenę emisji metanu. Powyższe środki mogłyby ułatwić wprowadzenie na rynek pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w których wypadku w przeciwnym razie trudne byłoby przestrzeganie dopuszczalnych wielkości THC.

2.3.2 Zmienione zostaną dopuszczalne wielkości emisji z rury wydechowej w niskich temperaturach (Euro VI).

2.3.3 Przewiduje się oddzielną dopuszczalną wielkość emisji NO<sub>2</sub> (dwutlenku azotu), którą uwzględniano dotychczas w wytycznych dotyczących łącznej emisji tlenku azotu (NO<sub>x</sub>).

2.3.4 Zmieniona zostanie metoda pomiaru cząstek stałych, a także wprowadzona nowa dopuszczalna norma liczby cząstek stałych.

2.3.5 Przeglądowi poddane zostaną przepisy dotyczące nieograniczonego dostępu do informacji dotyczących napraw i konserwacji pojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP.

2.4 Jeżeli chodzi o pojazdy ciężarowe, najistotniejsze różnice dotyczą następujących zagadnień:

2.4.1 By uniknąć obowiązku podwójnej certyfikacji tego samego pojazdu, zmieniona zostanie dopuszczalna maksymalna masa w celu rozszerzenia zastosowania przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń przez pojazdy lekkie (rozporządzenie nr 715/2007) na pojazdy, które ze względu na różnice w wyposażeniu mogą wchodzić w zakres zastosowania zarówno przepisów dotyczących pojazdów lekkich, jak i ciężarowych. W ten sposób pojazdy te będą mogły osiągnąć dopuszczalną masę całkowitą (DMC) 5000 kg, nie obniżając jednocześnie poziomu ochrony środowiska.

2.4.2 Dopuszczalna wielkość emisji amoniaku (NH<sub>3</sub>) dotyczy obecnie wszystkich pojazdów ciężarowych. Ryzyko uwalniania amoniaku (wykorzystywanego w systemach kontroli emisji) występuje obecnie w wypadku pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, w których stosuje się właśnie takie systemy. W wypadku silników benzynowych lub zasilanych gazem ziemnym ryzyko to nie występuje, w związku z czym Komisja proponuje zwolnienie z tego limitu niewątpliwie bardziej ekologicznych autobusów i pojazdów ciężarowych zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), które w przeciwnym razie wiązałyby się ze znacznie wyższymi, zbędnymi kosztami.

2.5 By osiągnąć powyższe cele, Komisja zwraca się o uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 EKES musi podzielić się swymi wątpliwościami do co formy wniosku, sposobów jego wdrażania i ram czasowych.

3.2 Przede wszystkim sama struktura rozporządzenia, w którym w jednym akcie ustawodawczym łączy się różne zmiany dotyczące zarówno pojazdów lekkich, jak i ciężarowych, nie jest zgodna z zasadą inteligentnych i przejrzystych przepisów. Zasada ta stanowiła jedno z głównych zobowiązań przyjętych wraz z CARS 21<sup>(2)</sup>, przywołane ponownie w CARS 2020, nad którym prace nadal trwają<sup>(3)</sup>.

3.3 W wielu wypadkach ocena skutków dołączona do dokumentu wydaje się niewystarczająca lub w ogóle jej zaniechano w odniesieniu do niektórych z proponowanych działań, które będą miały jednak duży wpływ na koszt pojazdów.

3.4 Komisja wnosi ponownie o przyznanie jej uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych (około dziesięciu) zgodnie z art. 290 TFUE, tym samym ograniczając praktyczną treść aktu ustawodawczego, czyli rozporządzenia.

3.4.1 W tym względzie trzeba dodać, że niektóre z kwestii przedstawionych we wniosku, w odniesieniu do których przewiduje się przyjęcie aktów delegowanych, dotyczą emisji zanieczyszczeń przez pojazdy i ich dopuszczalnych wielkości. Zważywszy na znaczenie tych kwestii, zawsze decydował o nich współprawodawca, w związku z czym trudno je uznać za „inne niż istotne elementy” rozporządzenia, które mogą zaliczać się do kategorii aktów delegowanych.

3.4.2 EKES wielokrotnie poruszał w swych opiniach kwestię nadmiernego stosowania aktów delegowanych, a w niedawnym sprawozdaniu<sup>(4)</sup> podsumował ich problematyczne aspekty. Zwrócił uwagę na coraz szersze pole manewru Komisji, zastanawiając się nad przejrzystością systemu, prawidłowym zastosowaniem procedur i skutecznością mechanizmów kontroli.

### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 EKES wyraża poważne wątpliwości co do uwzględnienia metanu (CH<sub>4</sub>) jako równoważnika CO<sub>2</sub> (zob. punkt 2.3.1), gdyż taka decyzja pociągnęłaby za sobą przegląd obecnych przepisów dotyczących CO<sub>2</sub> (rozporządzenia nr 443/2009 i nr 510/2011). Cele wskazane w tych rozporządzeniach zostały wytyczone z pominięciem równoważnika CO<sub>2</sub>, którego ewentualne wprowadzenie wymagałoby dokładnej oceny skutków w celu przeprowadzenia prawidłowego przeglądu tychże rozporządzeń. Uwzględnienie równoważnika CO<sub>2</sub> miałoby również wpływ na konsumentów zarówno ze względu na zmianę opodatkowania w tych państwach członkowskich, w których opiera się ono na emisjach CO<sub>2</sub>, jak i ze względu na ryzyko zdezorientowania użytkowników przyzwyczajonych do obecnego etykietowania emisji CO<sub>2</sub>. U podstaw takiej decyzji leżałyby niewielkie wahania wartości mierzonych obecnie za pomocą CO<sub>2</sub> (wzrost byłby niższy niż 1 gr/km), co znacznie skomplikowałoby jednak monitorowanie.

4.2 Jeżeli chodzi o dopuszczalne wielkości emisji z rury wydechowej w niskich temperaturach (punkt 2.3.2), EKES zaleca, by ewentualny przegląd dopuszczalnych wartości poprzedzała obszerna i szczegółowa ocena skutków również w odniesieniu do tlenku węgla (CO) i węglowodorów (HC), a nie tylko tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) i dwutlenków azotu (NO<sub>2</sub>).

4.3 Również w wypadku dwutlenku azotu (pkt 2.3.3), który jest czynnikiem zanieczyszczenia o szczególnym znaczeniu zwłaszcza na obszarach miejskich, decyzja o wyznaczeniu konkretnej wartości dopuszczalnej za pośrednictwem aktów delegowanych musi być poparta szczegółową oceną skutków.

<sup>(2)</sup> CARS 21: „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.”, (COM(2007) 22 final).

<sup>(3)</sup> „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie”, COM(2012) 636 final.

<sup>(4)</sup> Raport informacyjny INT/656 z 18 września 2013 r. „Lepsze stanowanie prawa: akty wykonawcze i delegowane”.

4.4 Co się tyczy zmiany pomiaru cząstek stałych (pkt 2.3.4), EKES odnotowuje, że przy okazji wprowadzenia dopuszczalnej normy cząstek stałych (rozporządzenie nr 692/2008) wartości dopuszczalne masy cząstek stałych zostały obniżone z 5,0 mg/km do 4,5 mg/km właśnie, by dostosować je do liczby cząstek stałych. Propozycja wydaje się zatem bezzasadna i sprzeczna z ostatnimi ustaleniami grupy roboczej EKG ONZ<sup>(5)</sup> (do której należy również Komisja), zgodnie z którymi zmiana procedury dotyczącej cząstek stałych nie jest konieczna.

4.5 Co się tyczy dostępu do informacji (punkt 2.3.5), EKES przypomina, że zgodnie z art. 9 rozporządzenia nr 715/2007 Komisja powinna była sporządzić do 2 lipca 2011 r. sprawozdanie na ten temat, które do tej pory nie zostało przedstawione. Jest zatem zrozumiałe, że wszelkie decyzje w tej sprawie będą mogły zostać podjęte dopiero po przeanalizowaniu sprawozdania przez Radę i Parlament Europejski.

4.6 EKES przyjmuje z zadowoleniem zamiar zapewnienia elastyczności, jeżeli chodzi o dopuszczalne wielkości emisji niektórych pojazdów lekkich, które po skompletowaniu wyposażenia mogą znaleźć się w kategorii pojazdów ciężarowych, co wymagałoby podwójnej homologacji (punkt 2.4.1). Wprowadzenie dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) pojazdu w wysokości 5000 kg wydaje się być zgodne z obecną dopuszczalną normą 2840 kg jako masą odniesienia. Zastosowanie aktów delegowanych w celu aktualizacji procedury badania nie wydaje się zatem uzasadnione. EKES-owi wydaje się natomiast, że ta długo omawiana propozycja powinna wejść w życie bezzwłocznie, być może jako przepis przejściowy, bez zastosowania procedury aktów delegowanych. Wynika to z faktu, że środek ten będzie miał charakter krótkoterminowy w oczekiwaniu na rychłe przyjęcie w Genewie, w siedzibie EKG ONZ, nowej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP – ang. *World light duty test procedure*), która zmieni wszystkie procedury badania lekkich pojazdów i która – zdaniem Komisji – wejdzie w życie od 2017 r.

4.7 Wreszcie, jeżeli chodzi o propozycję wyłączenia pojazdów zasilanych gazem z pomiaru amoniaku (punkt 2.4.2), EKES popiera Komisję, gdyż chodzi o skorygowanie przepisu dyskryminującego pojazdy zasilane gazem. Kwestia ta została już poruszona podczas omawiania rozporządzenia nr 595/2009, a następnie w niewytłumaczalny sposób pominięta podczas ostatecznego redagowania rozporządzenia.

Bruksela, 29 kwietnia 2014 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Henri MALOSSE

---

<sup>(5)</sup> Europejska Komisja Gospodarcza ONZ z siedzibą w Genewie, do której zadań należy między innymi ujednoczenie przepisów technicznych na szczeblu światowym z udziałem 58 państw sygnatariuszy i UE (WP 29).