

## III

(Akty przygotowawcze)

## EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

## 450. SESJA PLENARNA W DNIACH 14 I 15 STYCZNIA 2009 R.

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego**

COM(2008) 316 wersja ostateczna — 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/05)

Sprawozdawca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Dnia 9 czerwca 2008 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego*

COM(2008) 316 wersja ostateczna — 2008/0100 (COD).

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 6 stycznia 2009 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 450. sesji plenarnej w dniach 14–15 stycznia 2009 r. (posiedzenie z 14 stycznia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 173 do 2–1 osoba wstrzymała się od głosu — przyjął następującą opinię:

**1. Wnioski i zalecenia**

1.1 EKES od zawsze popiera wszelkie inicjatywy mające na celu uproszczenie prawodawstwa, tym bardziej gdy może ono dotyczyć kwestii delikatnej natury, takich jak bezpieczeństwo czy środowisko naturalne. W związku z powyższym nie może nie docenić starań Komisji Europejskiej, która za pomocą sporządzonego przez siebie wniosku dotyczącego rozporządzenia ma zamiar osiągnąć te trzy ważne cele, ustanawiając przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych i opon.

1.2 Wariant wybrany przez Komisję, który polega na uchyleniu ponad 150 obowiązujących dyrektyw i zastąpieniu ich proponowanym rozporządzeniem, na pierwszy rzut oka wydaje się bardzo ciekawy i zdecydowanie zgodny z pożądanym uproszczeniem. Istnieje jednak ryzyko, że jeśli wariant ten nie zostanie właściwie wyważony i poprawiony, na obecnie obowiązujące procedury zostaną nałożone nowe, nie zawsze z nimi spójne, i że

spiętrzone zostaną trudności i obciążenia dla sektora przemysłu i administracji państw członkowskich.

1.3 EKES zastanawia się w szczególności, jak ten wniosek ma się do ostatniej dyrektywy ramowej w sprawie homologacji europejskiej (2007/46/WE) oraz do aktualnie opracowywanych przepisów EKG ONZ, o których będzie szerzej mowa w dalszej części opinii.

1.4 EKES zasadniczo uważa, że uproszczenie procedury homologacji i jej przebiegu przewidziane przez Komisję poprzez wprowadzenie zharmonizowanych przepisów może być osiągnięte przez włączenie obowiązujących i przyszłych regulaminów EKG ONZ do załącznika IV wspomnianej wyżej dyrektywy w sprawie homologacji europejskiej; musi to nastąpić stopniowo i przy uwzględnieniu konieczności dostosowania tych przepisów do postępu technicznego.

1.5 Zważywszy, że odpowiednie swoiste rozwiązania techniczne nie są dostępne w równym stopniu dla wszystkich „zaawansowanych technologii bezpieczeństwa” i jednocześnie mając świadomość najnowszego stanu wiedzy, którą dysponują grupy techniczne EKG ONZ w Genewie, EKES wolałby, aby technologie te były przedmiotem odrębnych wniosków.

1.6 W odniesieniu wreszcie do przepisów dotyczących opon, EKES uważa za możliwą do przyjęcia propozycję odnośnego sektora przemysłu, która przestrzega terminów zawartych we wniosku i równocześnie upraszcza go, przewidując dwa cykle wdrażania, zamiast pierwotnie zaplanowanych pięciu.

1.7 W świetle wyrażonych do tej pory wątpliwości EKES przyjął z zadowoleniem inicjatywę Parlamentu Europejskiego dotyczącą sporządzenia kolejnego — po badaniu przeprowadzonym na wniosek Komisji Europejskiej — badania na ten temat, niemniej wyniki tego drugiego badania nie dostarczyły oczekiwanych wyjaśnień.

1.8 EKES obawia się zatem, że ze względu na to, iż brakuje odpowiednich porównań kosztów i korzyści niektórych z zaproponowanych rozwiązań, związane z nimi znacznie wyższe koszty dla przemysłu, a więc również dla konsumentów, spowolnią jeszcze bardziej proces wymiany europejskiego parku pojazdów, na który wpływają już skutki obecnego kryzysu gospodarczego.

1.9 Wreszcie, EKES zaleca, by organy państw członkowskich zajmujące się kontrolą homologacji zaczęły poświęcać bardziej wnikliwą uwagę wymogom bezpieczeństwa pojazdów, a zwłaszcza opon, które zostaną wwieszone do Europy po przyjęciu omawianego rozporządzenia.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Pomimo że bezpieczeństwo pojazdów i ochrona środowiska naturalnego uległy w ostatnich 10 latach znacznej poprawie, kwestie te słusznie pozostają w centrum uwagi całej Unii Europejskiej. Zaniepokojenie wzbudzają zwłaszcza wciąż skromne rezultaty ograniczania zanieczyszczenia pochodzącego z transportu, a zwłaszcza emisji CO<sub>2</sub>, jak również liczba ofiar wypadków drogowych. Co roku w 27 państwach członkowskich w wyniku tego rodzaju wypadków ginie wciąż przeszło 44 000 osób, a kolejne 1,7 miliona zostaje rannych <sup>(1)</sup>.

2.2 Jak wiadomo, prawodawstwo europejskie w dziedzinie homologacji nakłada precyzyjne przepisy dotyczące konstrukcji pojazdów silnikowych, zmierzające z jednej strony do zagwarantowania jak najpełniejszego bezpieczeństwa osobom podróżującym pojazdami i wszystkim użytkownikom dróg, a z drugiej — do utrzymania ochrony środowiska naturalnego. Na dzień dzisiejszy homologacja podlega około 60 dyrektywom podstawowym (50 dotyczącym bezpieczeństwa, a około 10 — środowiska naturalnego), do których należy dodać około 100 dyrektyw zmieniających.

2.3 Dzięki stale prowadzonym badaniom i rozwojowi sektora pojazdów silnikowych możliwe jest obecnie spełnienie dwóch wymienionych powyżej wymagań w szerszym zakresie poprzez zastosowanie nowych technologii, które umożliwiłyby ograniczenie liczby wypadków i zanieczyszczenie, w nowo projektowanych pojazdach silnikowych, ale również — przynajmniej częściowo — w tych będących już w użyciu.

(1) Źródło: CARE (*Community Road Accident Database*): baza danych, która gromadzi i przetwarza dane dotyczące wypadków drogowych dostarczane przez państwa członkowskie.

2.4 Zgodnie z zaleceniami grupy CARS 21 <sup>(2)</sup>, również do tych ważnych kwestii należy podchodzić w sposób zintegrowany, aby osiągnąć cele, które — jak przypomnieli wiceprzewodniczący Komisji Günter Verheugen przy okazji przedstawiania wniosku dotyczącego przedmiotowego rozporządzenia — będą korzystne dla obywateli, środowiska naturalnego i sektora przemysłu. Aby osiągnąć unijne cele związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska, konieczne jest stałe aktualizowanie różnych rozporządzeń, którym podlega projektowanie nowych pojazdów. Ponadto konieczne jest ograniczenie obciążeń regulacyjnych spoczywających na przedmiotowym sektorze poprzez uproszczenie — tam, gdzie to możliwe — obowiązujących przepisów. W tym celu we wspomnianym powyżej dokumencie grupy CARS 21 zalecano również w miarę dostępności zastosowanie przepisów EKG ONZ <sup>(3)</sup>.

## 3. Wniosek Komisji

3.1 Celem wniosku dotyczącego rozporządzenia są zmiany obowiązującego obecnie prawodawstwa dotyczącego homologacji pojazdów, które z formalnego punktu widzenia mają prowadzić do jego **uproszczenia**, natomiast pod względem merytorycznym dotyczą **zaawansowanych systemów bezpieczeństwa i opon**.

Wniosek dotyczący rozporządzenia przewiduje w szczególności następujące działania:

3.1.1 Zmiana obecnego prawodawstwa w dziedzinie homologacji związanej z bezpieczeństwem pojazdów i ich części

Komisja zamierza uchylić ponad 150 wciąż obowiązujących dyrektyw, zastępując je jednym rozporządzeniem Rady i Parlamentu, które będzie bezpośrednio stosowane w UE.

3.1.2 Wprowadzenie następujących wymogów dotyczących bezpieczeństwa

— Począwszy od 2012 r. — obowiązkowy montaż systemów **elektronicznej kontroli stabilności** (*Electronic Stability Control — ESC*) w nowych seriach samochodów osobowych i pojazdów dostawczych; do końca 2014 r. montażem takich systemów zostaną objęte wszystkie nowe samochody osobowe. System ESC działa na system hamowania i system napędowy, tak by wspomóc kierowcę w utrzymaniu kontroli nad pojazdem w sytuacjach krytycznych (spowodowanych np. złym stanem jezdni lub nadmierną prędkością podczas pokonywania zakrętu).

— Począwszy od 2013 r. — obowiązkowy montaż **zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego** (*Advanced Emergency Braking Systems — AEBs*) w pojazdach o dużych wymiarach; systemy takie korzystają z czujników, które alarmują kierowcę, gdy pojazd znajduje się zbyt blisko pojazdu poprzedzającego i w pewnych sytuacjach uruchamiają hamowanie awaryjne, by zapobiec konsekwencjom kolizji lub

(2) Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. (COM(2007) 22 wersja ostateczna z 7.2.2007).

(3) Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych z siedzibą w Genewie. Komisja ta propaguje wśród 56 państw członkowskich współpracę i integrację, opracowując wspólne normy i przepisy dotyczące m.in. sektora homologacji pojazdów silnikowych.

je ograniczyć. Do końca 2015 r. montażem takich systemów zostaną objęte wszystkie nowe pojazdy.

- Począwszy od 2013 r. — obowiązkowy montaż **systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu** (*Lane Departure Warning Systems — LDWS*) w pojazdach o dużych wymiarach; systemy takie ostrzegają kierowców, gdy istnieje niebezpieczeństwo, że pojazd w sposób niezamierzony zjedzie z pasa ruchu, zwłaszcza na skutek nieuwagi kierowcy. Do końca 2015 r. montażem takich systemów zostaną objęte wszystkie nowe pojazdy <sup>(4)</sup>.

### 3.1.3 Nowe wymagania dotyczące opon <sup>(5)</sup>:

- Począwszy od 2012 r. obowiązkowe staną się **opony o niskich oporach toczenia** (*Low Rolling Resistance Tyres — LRRT*), które obniżają zużycie paliwa dzięki zmniejszeniu oporów ruchu wytwarzających się, gdy opona się toczy, i spowodowanych przede wszystkim deformacją koła, opony lub jezdni.
- Począwszy od 2012 r. obowiązkowe będą **systemy kontroli ciśnienia w oponach samochodów samochodowych** (*Tyre Pressure Monitoring Systems — TPMS*), które ostrzegają kierowcę, gdy ciśnienie w oponie jest niższe od optymalnego.
- **Ograniczenie poziomu hałasu**: zgodnie z załącznikiem I do wniosku dotyczącego rozporządzenia.
- **Przyczepność na mokrej powierzchni**: zgodnie z załącznikiem I do wniosku dotyczącego rozporządzenia.

## 4. Uwagi ogólne

4.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji, by ustanowić zharmonizowane normy produkcji pojazdów silnikowych w celu zagwarantowania sprawnego funkcjonowania

<sup>(4)</sup> Podsumowanie terminów obowiązujących dla wprowadzenia w życie wymogów w zakresie bezpieczeństwa:

- ESC: 29.10.2012 — nowy pojazd podlegający homologacji, 29.10.2014 — nowy pojazd podlegający rejestracji;
- AEBs: 29.10.2013 — nowy pojazd podlegający homologacji, 29.10.2015 — nowy pojazd podlegający rejestracji;
- LDWS: 29.10.2013 — nowy pojazd podlegający homologacji, 29.10.2015 — nowy pojazd podlegający rejestracji.

<sup>(5)</sup> Dla jasności poniżej wymienione są przewidziane przez Komisję terminy odnoszące się do wymogów dotyczących opon:

- 2012 — w przypadku nowej homologacji — jedynie dla opon C1 w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni oraz dla opon C1-C2-C3 w zakresie oporów toczenia (etap pierwszy) i hałasu zewnętrznego;
- 2014 — w przypadku nowej rejestracji — jedynie dla opon C1 w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni oraz dla opon C1-C2 spełniających wymogi w zakresie oporów toczenia (etap pierwszy);
- 2016 — w przypadku nowej homologacji — dla wszystkich typów opon C1-C2-C3 spełniających wymogi w zakresie oporów toczenia (etap drugi), możliwa będzie rejestracja i wprowadzenie na rynek UE jedynie opon C1-C2-C3 spełniających wymogi w zakresie hałasu zewnętrznego;
- 2018 — możliwa będzie rejestracja i wprowadzenie na rynek UE jedynie opon C1-C2 spełniających wymogi w zakresie oporów toczenia (etap 2);
- 2020 — możliwe będzie wprowadzenie na rynek UE jedynie opon C3 spełniających wymogi w zakresie oporów toczenia (etap 2).

rynku wewnętrznego i jednocześnie wysokiego stopnia ochrony bezpieczeństwa i środowiska naturalnego.

4.2 EKES uważa, że gdy przeprowadzona zostanie staranna analiza dyrektyw przeznaczonych do uchylecia oraz konsekwencji ich uchylecia, przedmiotowy wniosek dotyczący rozporządzenia może być doskonałym narzędziem służącym z jednej strony poprawie czynnego i biernego bezpieczeństwa i równoczesnemu ograniczeniu liczby wypadków drogowych, a z drugiej — wprowadzeniu urzędzeń zdolnych do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>.

4.3 EKES uznaje, że celem przyjętego wariantu jest dokonanie jak największego uproszczenia z korzyścią zwłaszcza dla organów krajowych i przemysłu. EKES uważa jednak, że uproszczenie przepisów nie może ograniczać się do zebrania obowiązujących obecnie procedur w swojego rodzaju rozporządzenie ramowe dotyczące bezpieczeństwa. EKES sądzi również, że w celu zapewnienia spójności i uniknięcia sytuacji, w której nałożenie się nowych procedur — zamiast zmniejszyć obciążenia dla organów administracji i producentów — spowoduje, że będą one większe, należy mieć na uwadze konsekwencje wprowadzenia nowej dyrektywy ramowej dotyczącej homologacji europejskiej (dyrektywa 2007/46/WE) <sup>(6)</sup>.

4.4 EKES zgadza się z zasadniczym stwierdzeniem Komisji, zgodnie z którym harmonogram wprowadzania nowych wymogów szczegółowych w zakresie homologacji typu pojazdów powinien uwzględniać techniczną wykonalność tych wymogów. Początkowo wymogi te należy stosować zasadniczo tylko do nowych typów pojazdów. Należy przewidzieć pewien okres na dostosowanie istniejących już typów pojazdów do przepisów.

4.5 W odniesieniu do przepisów dotyczących opon należy pamiętać, że opona jest jedynym elementem łączącym pojazd z drogą i dlatego jej cechy związane z bezpieczeństwem muszą mieć absolutne pierwszeństwo nad innymi celami. W związku z powyższym EKES uznaje:

- za konieczne zagwarantowanie, że planowana poprawa wskazań środowiskowych nie wpłynie na lepsze traktowanie równie ważnych względów dotyczących bezpieczeństwa użytkowników pojazdów i obywateli;
- że należy zastosować podejście zintegrowane, które nie obniży wskazań ogólnych opon (takich jak opory toczenia czy przyczepność na mokrej nawierzchni) jedynie w celu ograniczenia hałasu (choć jest ono ważne).

4.6 EKES wyraża więc wątpliwości co do wiarygodności oceny skutków sporządzonej na zlecenie Komisji i przychylił się do propozycji PE, by została sporządzona kolejna niezależna ocena skutków. EKES istotnie uważa, że dane, które posłużyły do sporządzenia oceny skutków, mogły doprowadzić do zafałszowania wyników.

<sup>(6)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

4.7 Ubolewa jednak nad faktem, że badanie zlecone przez Parlament Europejski i opublikowane pod koniec listopada 2008 r. (7) nie odpowiada postulatowi i nie rozwiewa wątpliwości EKES-u, ani co do aspektów administracyjnych i technicznych, ani co do bardziej dokładnej oceny kosztów i korzyści wynikających z wniosku Komisji.

4.7.1 W badaniu tym skoncentrowano się wyłącznie na oponach i TPMS, w tym drugim wypadku opowiadając się za kontrowersyjnym i bardziej kosztownym systemem „bezpośrednim”, a nie „pośrednim”, który zostanie wspomniany w dalszej części opinii; natomiast nie dodano nic nowego na temat innych zaawansowanych systemów bezpieczeństwa czy też skutków zaproponowanego uproszczenia.

4.8 W tej sytuacji EKES ma wrażenie, że jeśli rozporządzenie weszłoby w życie w swym obecnym kształcie, przewidywanych wyższych kosztów dla przemysłu, a zatem i dla konsumentów nie zrekompensują odpowiednio przedstawione korzyści, co stwarza oczywiste ryzyko, że spowolniony zostanie jeszcze bardziej proces wymiany europejskiego parku pojazdów (przeciętnie ponadśmioletnich), na który wpływają już skutki obecnego kryzysu gospodarczego.

4.9 Ponadto zdaniem EKES-u, aby zagwarantować konkurencyjność przemysłu europejskiego, który jest w stanie zapewnić doskonałe wyniki w dziedzinie bezpieczeństwa, należy opracować rozporządzenie, które zasadniczo nie zakłóci konkurencji na korzyść producentów spoza Europy oferujących z pewnością niższe ceny, ale często również niższy poziom ogólnego bezpieczeństwa. Oznacza to konieczność kontrolowania, czy pojazdy, a przede wszystkim opony pochodzące z importu odpowiadają wszystkim wymogom przewidzianym w rozporządzeniu.

4.10 EKES uważa, że przedmiotem należytej analizy powinien być również wpływ rozporządzenia na całość sektora produkcji opon. Taka pierwsza analiza może wykazać, że zagrożona zostanie opłacalność małych i średnich przedsiębiorstw zajmujących się sprzedażą opon. Niesprzedane zapasy towaru, które mogłyby powstawać w przypadku wejścia w życie poszczególnych wymogów w terminach przewidzianych przez Komisję, mogłyby utrudnić funkcjonowanie łańcucha dystrybucyjnego. Istotnie, pozbycie się zapasów, również tych sporych, wydaje się niewykonalne dla większości przedsiębiorstw sektora, a zwłaszcza tych niewielkich, które nie mają możliwości działania na rynku międzynarodowym.

4.11 Chociaż zagadnienie to nie dotyczy dziedziny, która podlega wyłącznej kompetencji Wspólnoty, EKES zgadza się z punktem widzenia Komisji, która słusznie dba o uniknięcie barier dla jednolitego rynku, i mając świadomość transgranicznych następstw wynikających z treści wniosku dotyczącego rozporządzenia, uważa, że celów wniosku nie można osiągnąć z inicjatywy samych państw członkowskich, lecz konieczne są wiążące środki uzgodnione na szczeblu europejskim.

4.12 EKES popiera rzecz jasną propozycję, by to państwa członkowskie ustanawiały kary za naruszanie przepisów omawianego rozporządzenia i by takie kary były skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

(7) Type approval requirements for the general safety of motor vehicles (IP/A/IMCO/ST/2008-18).

4.13 EKES popiera ponadto wybór rozporządzenia jako instrumentu prawnego, gdyż gwarantuje ono określone terminy i tryby wykonania we wszystkich państwach członkowskich, co jest szczególnie istotne dla aktu prawnego zawierającego dane o zdecydowanie technicznym charakterze. Dodatkowo ponowny wybór podejścia wieloszczeblowego (*split approach*) umożliwia określenie za pomocą tego rozporządzenia i zgodnie z procedurą współdecyzji podstawowych przewidzianych przepisów, umieszczając aspekty o charakterze bardziej technicznym w innym rozporządzeniu przyjętym zgodnie z procedurą komitetową.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1 EKES popiera każdą inicjatywę, która ma prowadzić do uproszczenia prawodawstwa; pomimo to, jak już wspomniano powyżej, zgłasza poważne zastrzeżenia co do sposobu jego osiągnięcia tego celu. EKES uważa, że uproszczenia należy dokonać faktycznie w tym sensie, że przedmiotowe rozporządzenie nie powinno być sumą poprzednich aktów, a przede wszystkim należy w nim unikać dodatkowych obciążeń dla organów certyfikujących.

5.2 W szczególności EKES uważa jednak, że uproszczenie procedury homologacji i jej przebiegu przewidziane przez Komisję poprzez wprowadzenie zharmonizowanych przepisów powinno być osiągnięte przez włączenie obowiązujących i przyszłych regulaminów EKG ONZ do załącznika IV wspomnianej wyżej dyrektywy 2007/46/WE (8); musi to nastąpić stopniowo (zwłaszcza w przypadkach, gdy przepisy rozporządzenia są bardziej surowe i konieczny jest pewien czas na wdrożenie (9) umożliwiający dostosowanie produktu) i przy uwzględnieniu konieczności dostosowania tych przepisów do postępu technicznego.

5.2.1 Takich praktycznych rozwiązań nie ujęto w wariantcie c) zawartym w ocenie skutków rozporządzenia, w którym chodzi o: „zastąpienie wszystkich istniejących dyrektyw rozporządzeniem będącym przedmiotem wniosku”, lecz w wariantcie b), w którym sugeruje się „dokonywanie przeglądów każdej z dyrektyw, w momencie gdy przewidziana jest ich zmiana i decydowanie, czy zastąpienie jej jest właściwe”. Ponadto wybór wariantu c) zawartego w ocenie skutków rozporządzenia nie wydaje się dostatecznie uzasadniony („oznacza najszybszy sposób uproszczenia obowiązujących obecnie przepisów i jest zgodny z zaleceniami grupy CARS 21”) i nie uwzględnia w należyty sposób innych zasadniczych elementów przywoływanych przez grupę CARS 21, takich jak opłacalność, odwołanie się do EKG ONZ oraz konieczność zapewnienia stosownego czasu na wdrożenie z myślą o tych podmiotach sektora, których dotyczy przedmiotowy akt prawny.

5.2.2 Przyjmując wybór proponowany w wariantcie c), przedmiotowe rozporządzenie spełniałoby swoją funkcję w przypadku braku równoważnego regulaminu EKG ONZ lub w sytuacji gdy konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących montażu nieuwzględnionych w regulaminie EKG ONZ, jak to ma miejsce w przypadku opon.

(8) Dyrektywa 2007/46/WE — Załącznik IV: Wykaz wymagań do celów homologacji typu WE pojazdów.

(9) Czas, jakiego potrzebuje sektor, by wdrożyć każdy nowy wymóg wymagający zmian w strukturze produktu.

5.3 Zdaniem EKES-u alternatywą w postaci ewentualnego kompromisu służącego opracowaniu rzeczywiście skutecznego rozporządzenia jest określenie takiej daty jego wejścia w życie, która umożliwiłaby uniknięcie problemów wynikających obecnie z rozporządzenia i jednocześnie wyeliminowanie ryzyka, że przyjęcie regulaminów EKG ONZ spowoduje niezgodność przepisów (lub terminów wejścia w życie) przewidzianych w dyrektywach, które mają zostać uchylone.

5.4 W odniesieniu do aspektów administracyjnych EKES uważa zatem za właściwe i proponuje — w świetle analizy dyrektyw wymienionych w załączniku IV — żeby, niezależnie od wejścia w życie rozporządzenia i jego części, utrzymać jego spójność z datami wejścia w życie przewidzianymi w dyrektywach, które zostaną zastąpione, i aby uwzględnić przepisy przejściowe zawarte w regulaminach EKG ONZ, które je zastąpią.

5.5 EKES sądzi ponadto, że jeśli chodzi o zaawansowane technologie bezpieczeństwa, to zamiast wchodzić w zakres rozporządzenia o charakterze przekrojowym, powinny one być przedmiotem wniosków dotyczących nowych rozporządzeń lub zmian do już istniejących regulaminów EKG ONZ przedstawianych i omawianych w ramach stosownych grup technicznych EKG ONZ w Genewie (GRB, GRRF, GRSP<sup>(10)</sup>), które są w stanie prawidłowo ocenić z technicznego punktu widzenia proponowane systemy bezpieczeństwa. Analogiczna procedura powinna mieć zastosowanie do zasygnalizowanych przez Komisję przypadków, gdy nie istnieją określone przepisy EKG ONZ dotyczące kwestii objętych zakresem dyrektyw WE.

5.6 W odniesieniu do aspektów związanych z zaawansowanymi systemami bezpieczeństwa drogowego EKES zwraca uwagę w szczególności na następujące kwestie:

5.6.1 **Elektroniczna kontrola stabilności:** była ona przedmiotem dostosowania regulaminów w Genewie i ustalenia są już w pełni dokonane względem M2, N2, M3 i N3<sup>(11)</sup>. EKES uważa, że stosowny jest w tym wypadku harmonogram zgodny z tabelą 12.4.1 zawartą w regulaminie 13 EKG ONZ<sup>(12)</sup>, który przewiduje stopniowe — począwszy od lipca 2009 r. do lipca 2016 r., w zależności od typu pojazdu — wprowadzanie tego systemu.

<sup>(10)</sup> Grupy techniczne wchodzące w skład EKG ONZ w Genewie: Working Party on Brakes and Running Gear (GRRF); Working Party on Noise (GRB); Working Party on Lighting and Light-Signalling (GRE); Working Party on General Safety Provisions (GRSG); Working Party on Pollution and Energy (GRPE); and, the Working Party on Passive Safety (GRSP).

<sup>(11)</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 maksymalnej masy: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. Klasa N1 dzieli się z kolei na trzy podklasy — NI, NII, NIII — które również określa się według masy. Pojazdy kategorii M posiadają przynajmniej cztery koła i są przeznaczone do transportu pasażerów. Pojazdy te dzielą się na trzy klasy — M1, M2, M3 — w zależności od liczby miejsc i maksymalnej masy: M1 < 9 miejsc; M2 > 9 miejsc i < 5 000 kg; M3 > 9 miejsc i > 5 000 kg. Do kategorii O należą pojazdy z przyczepą lub naczepą.

<sup>(12)</sup> UN-ECE Regulation 13: Heavy vehicles braking.

5.6.2 **Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego:** sektor może opracowywać obowiązkowe systemy jedynie pod warunkiem, że dysponuje konkretnymi, jasno określonymi rozwiązaniami technicznymi, a takich — zgodnie z dostępnymi informacjami — brak w odniesieniu do AEBS. W odniesieniu do systemu o nieokreślonych cechach technicznych ustalenie terminów jego wprowadzenia jest niemożliwe; jego wprowadzenie musi poprzedzać stosowna ocena skutków prezentująca dokładnie oszacowane koszty i korzyści.

5.6.2.1 Definicja zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego zawarta w art. 3 wniosku jest bardzo obszerna i może obejmować również systemy o niewystarczająco jeszcze potwierdzonej niezawodności. One same mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa z powodu niedopracowanych jeszcze technologii. Należy zaplanować etap stosownych badań i rozwoju oraz przewidzieć odpowiednio długi czas na wdrożenie.

5.6.3 Zakres zastosowania środka dotyczącego AEBS odnosi się do kategorii M2, M3, N2 i N3. W wielu przypadkach lekkie pojazdy dostawcze należące do kategorii N1 występują również w wersjach, które należą do kategorii wyższych (N2, M2 i M3), co wymaga zróżnicowania gamy w odniesieniu do wersji cięższych o stosunkowo niewielkich rozmiarach. Uważamy za stosowne ograniczenie zastosowania AEBS do ciężarowych pojazdów dostawczych lub przynajmniej do pojazdów o DMC (dopuszczalnej masie całkowitej) przekraczającej 7,5 t oraz ocenę konieczności zniesienia tego wymogu w odniesieniu do konkretnych kategorii, takich jak autobusy miejskie, pojazdy przeznaczone do wywozu śmieci i inne pojazdy użytku publicznego, które poruszają się z niewielką prędkością.

5.6.4 **Systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu:** EKES uważa, że można do nich odnieść te same uwagi, które poczyniono względem AEBS:

- konieczność opracowania konkretnych specyfikacji technicznych przez EKG ONZ w Genewie;
- zróżnicowanie techniczne poszczególnych kategorii pojazdów;
- oszacowanie kosztów/korzyści i wyłączenie konkretnych kategorii.

5.7 Podsumowując, EKES uważa, że na wprowadzenie **AEBS i LDWS**, które obecnie dotyczą tylko pojazdów ciężarowych, jest jeszcze za wcześnie. Potrzeba jeszcze trochę czasu na badania i testy, które umożliwią ocenę rzeczywistych korzyści płynących ze stosowania tych systemów. Dzięki temu możliwe byłoby również opracowanie elementów ważnych w kontekście przyszłego zastosowania przedmiotowych systemów w lekkich pojazdach silnikowych.

5.8 **TMPS:** EKES zwraca się do Komisji z prośbą, by — zważywszy na fakt, że wymogi techniczne związane z tym systemem są obecnie przedmiotem debaty na forum nieformalnej grupy GRRF<sup>(13)</sup> — poczekala na wnioski z prac (które powinny uwzględniać również przepisy już obowiązujące w krajach pozaeuropejskich), zanim podejmie odnośne decyzje. Aby nie

<sup>(13)</sup> GRRF: Working party on Brakes and Running Gear.

zwiększać dodatkowo cen samochodów osobowych, pożądane byłoby zastosowanie pomiaru wrażliwego, który pozwoliłby na skorzystanie z systemu „pośredniego”, z uwagi na jego liczne zalety, z których najważniejsza to fakt, że działa on również w wypadku wymiany opon. System bezpośredni wymaga zastosowania czujnika w każdej oponie, dlatego też wymiana opon pociąga za sobą wymianę czujników lub demontaż, regenerację i ponowny montaż, co jest kosztowne i trudne ze względu na duże ryzyko uszkodzenia czujników, które nie są widoczne z zewnątrz.

5.9 W odniesieniu do norm technicznych dotyczących opon EKES zauważa:

- **Hałas:** poziomy zaproponowane w celu ograniczenia hałasu mogłyby skutkować obniżeniem się poziomu bezpieczeństwa pojazdów, a tym samym większym narażeniem konsumentów, podczas gdy dzięki ograniczeniu prędkości w strefach o dużym natężeniu ruchu i/lub remontom nawierzchni dróg hałas zmniejszyłby się w trzy-, czterokrotnie większym stopniu. Poza tym, na przykład w przypadku opon klasy C3, ograniczenie poziomu hałasu o 3 dB bez pogorszenia parametrów przyczepności opon byłoby trudne. Klasa C3, czyli opony trakcyjne, muszą być wyposażone w bieżniki „agresywne”, dzięki którym zachowują dobrą przyczepność na śliskiej nawierzchni.
- **Opory toczenia:** konieczny jest przegląd terminów wejścia w życie wymagań dotyczących kategorii C1 i C2, natomiast ze względu na szczególne cechy opon kategorii C3 konieczne jest przeprowadzenie nowych analiz lub przynajmniej opóźnienie wprowadzenia w życie wymogów do czasu przeprowadzenia dodatkowej oceny wpływu.
- **Przyczepność na mokrej nawierzchni:** propozycja Komisji, by wprowadzić w życie obowiązkowe wymogi na podstawie regulaminu 117 EKG ONZ<sup>(14)</sup> powinna zostać przyjęta w obecnym kształcie.

Bruksela, 14 stycznia 2009 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI

5.10 EKES zauważa, że wniosek dotyczący rozporządzenia nakłada wprowadzanie zmian w odstępie dwuletnim, co nie pokrywa się z okresem wdrażania niezbędnym dla sektora opon. Nie jest to z pewnością krok na drodze ku lepszemu stanowiению prawa. Z tego względu EKES popiera rozwiązanie zaproponowane przez sektor, w którym zachowane są granice czasowe przewidziane we wniosku, a równocześnie zostaje on uproszczony, dzięki sugerowanym dwóm — zamiast pięciu zakładanych obecnie — cyklom wdrażania (2012–2016 i 2016–2020). Pozwoli to na skuteczne zarządzanie procedurami homologacji, a także logistyką i ewentualnymi zapasami.

5.11 Kolejnym aspektem wymagającym wyjaśnienia są procesy, którym poddawane będą opony bieżnikowane. Istotnie, definicja opon tego typu (regulamin 109 EKG ONZ) odwołuje się do miejsca produkcji, a nie do opony jako takiej. Nie można zaprzeczyć, że określenie, jaki typ opony odpowiada nowym przepisom np. dotyczącym hałasu, w punkcie bieżnikowania opon różnego typu może sprawiać trudność. Zdaniem EKES-u, zważywszy na olbrzymią trudność wprowadzenia w życie tego rozporządzenia i ogromne koszty, które musiałby ponieść przedsiębiorstwa, a zwłaszcza MŚP, przedmiotowy akt prawny nie powinien mieć zastosowania do tego sektora, o ile spełnione zostaną wszystkie przewidziane wymogi bezpieczeństwa.

5.12 EKES zwraca się na koniec do Komisji o rozważenie stosowności uznania daty produkcji za kryterium stosowania bądź nie wymogów dotyczących opon, zważywszy na fakt, że datę tę — z uwagi na obowiązek jej umieszczenia na wszystkich oponach wprowadzanych na rynek Unii Europejskiej — łatwo jest zidentyfikować sprzedawcom, konsumentom i organom krajowym. Ta właśnie data — a nie data wprowadzenia na rynek lub data sprzedaży — powinna służyć za podstawę przy określaniu, czy opona odpowiada nowym wymogom, które miałyby zostać nałożone.

<sup>(14)</sup> UN-ECE Regulation 117: Tyres with regard to rolling sound emissions.