

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 23/5/2008 г.
SEC(2008) 1909

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружаващ

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата
безопасност на моторните превозни средства**

Обобщение на оценката на въздействието

{COM(2008) 316}
{SEC(2008) 1908}

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружаващ

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства

ОБОБЩЕНИЕ

За да бъдат постигнати целите на Европейския съюз относно безопасността и опазването на околната среда, е необходимо постоянно да се осъвременяват различните регламенти, които се прилагат към производството на нови превозни средства. Едновременно с това по същия начин е необходимо да се ограничава регулаторната тежест в промишлеността и да се опростява съществуващото законодателство, когато това е възможно. Понастоящем съществуват нови технологии, които позволяват значително увеличаване на безопасността на превозните средства (като системата за регулиране на устойчивостта на превозното средство) или намаляване на емисиите от CO₂ (като гумите с ниско съпротивление при търкаляне), и научните изследвания показват, че би могло да има значителна полза, ако тези технологии бъдат въведени като стандарт в новите леки автомобили, както и евентуално в останалите превозни средства.

Преди обаче да се предвиди изменение или разширяване на обхвата на настоящите директиви за типово одобрение с цел налагане или поне определяне на стандарти относно тези нови технологии, е необходимо да се направи преглед на настоящата система от свързани с безопасността директиви за типово одобрение. През 2005 г. в доклада „CARS 21“ се препоръча опростяването на настоящата система чрез замяната на голяма част от настоящите директиви с еквивалентни правила, разработени от Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ—ООН). По-нататъшно опростяване би могло да бъде постигнато чрез замяна на настоящите 50 базови директиви (и 100 свързани с тях изменящи директиви) с един регламент на Европейския парламент и на Съвета. Едно от предимствата на такъв подход би бил фактът, че регламентът и неговите последващи изменения не биха налагали транспонирането им от страна на държавите-членки.

Предложението, което е предмет на настоящата оценка на въздействието, е за опростяване на настоящите системи за безопасност на превозните средства, но също така за въвеждане на нови изисквания, когато това е осъществимо от техническа гледна точка и оправдано от икономическа гледна точка, с цел подобряване на безопасността и на екологичните характеристики на новите превозни средства.

В настоящата оценка на въздействието се прави анализ на възможните промени на прилаганите понастоящем изисквания за безопасност в три области: **опростяване, усъвършенствани системи за безопасност и гуми.**

По отношение на **опростяването** бяха разгледани следните варианти:

- а) да не се предприемат никакви мерки (оставяне в сила на всички съществуващи директиви относно безопасността),
- б) да не се предприемат никакви мерки в рамките на тази инициатива, а да се направи преглед на всяка директива, тогава когато е необходимо тя да бъде изменена, и да се вземе решение в кои случаи замяната е уместна,
- в) замяна на всички съществуващи директиви с предложения регламент.

Вариант в) бе преценен като най-подходящ, тъй като той представлява най-краткият път за опростяване на настоящата система и съответства на препоръките на доклада „CARS 21“.

По отношение на **усъвършенстваните системи за безопасност** бяха разгледани следните три типа системи: **електронно регулиране на устойчивостта, усъвършенствана система за аварийно спиране и система за предупреждение при неволно напускане на пътната лента.** За всяка от тези системи бяха разгледани следните варианти:

Вариант а) Да не се предприемат никакви мерки и да се остави пазарът да поеме инициативата.

Вариант б) Да се установят технически стандарти за тези системи (когато са монтирани) и да се позволи на производителите да ги монтират като незадължителни елементи.

Вариант в) Да се установят технически стандарти и изисквания за задължително монтиране.

При всички случаи анализът води до заключение, че разчитането единствено на пазарните сили не е достатъчно за обхващане на целия автомобилен парк и че това оправдава налагането на задължителни изисквания. Въпреки това по отношение на **усъвършенстваната система за аварийно спиране и системата за предупреждение при неволно напускане на пътната лента** следва да се наблегне на тяхното задължително монтиране на тежкотоварните превозни средства като първи етап.

По отношение на **гумите** съществуват четири области, като някои от тях са взаимно свързани, в които се предлага предприемане на действия. Те са свързани с **емисията на шум при контакт между гумата и пътя, съпротивлението при търкаляне, системите за следене на налягането в гумите и сцеплението на гумите с влажна пътна настилка.**

По отношение на **шума от гумите** бяха разгледани следните варианти:

Вариант а) Да се следват препоръките на доклад на Федерацията на европейските лаборатории за изследване на пътищата (FEHRL) и да се предложи ограничаване с

около 4dB(A) на пределните стойности на шума от гумите, като самите стойности зависят от това в коя от петте категории според ширината попадат гумите.

Вариант б) Подобен на вариант а), но позволява по-дълъг двуетапен период на въвеждане.

Вариант в) Да се следват препоръките на доклад на дружеството TRL, в който се предлага намаляване на шума от гумите, подобно на FEHRL, но като се съкрати до две броя на категориите в зависимост от ширината на гумите. Този вариант прави съответствието с изискванията относително по-трудно за гумите с по-голяма ширина.

Тъй като в доклада на FEHRL бе отбелязано, че голяма част от съществуващите гуми понастоящем са в състояние да удовлетворят изискванията, предложени във вариант а), не изглежда оправдано да се забавя тяхното прилагане (както се предлага във вариант б)). Възможно е да има известни проблеми с осъществимостта, свързани със способността на някои гуми да отговорят на изискванията на вариант в), така че бе предпочетен вариант а) с минимални промени след консултации със заинтересованите страни.

По отношение на **съпротивлението на гумите при търкаляне** бяха разгледани следните варианти:

Вариант а) Използване на система на категоризиране и етикетиране с цел насърчаване по-широката употреба на гуми с ниско съпротивление при търкаляне. По отношение на гумите, монтирани като част от оригиналното оборудване, да се разчита на стимула на производителя на превозните средства да произвежда автомобили с нисък разход на гориво и малки емисии на CO₂, така че да може да постигне бъдещите цели по отношение на емисиите от CO₂.

Вариант б) Въвеждане на система на категоризиране и етикетиране както във вариант а), но така че поне минималният стандарт да стане задължителен за типовото одобрение на превозните средства и техните компоненти.

Вариант в) Същото като вариант б), но се прилага и към гумите, използвани след първоначално монтираните.

Бе решено, че е необходимо да се предпочете вариант в), тъй като ползите от него биха се отнасяли за съществуващите превозни средства и следователно биха могли да се постигнат в по-кратки срокове. В основния регламент обаче би следвало да се включат единствено задължителните пределни стойности. Системата на категоризиране и етикетиране ще бъде определена в детайли на по-късен етап.

По отношение на **системите за следене на налягането в гумите** бяха разгледани следните варианти:

Вариант а) Да не се предприемат никакви мерки и да се остави пазарът да поеме инициативата.

Вариант б) Да се установят технически стандарти за тези системи (когато са монтирани) и да се позволи на производителите да ги монтират като незадължителни елементи.

Вариант в) Да се установят технически стандарти и изисквания за задължително монтиране.

Бе преценено, че за да се поддържа ефективно оптимално налягане с цел минимизиране на разхода на гориво и емисиите на CO₂, е необходима по-голяма степен на точност, отколкото може да се постигне с настоящите системи. Освен това задължителното монтиране е оправдана мярка, тъй като разчитането единствено на пазарните сили не е достатъчно за обхващане на целия автомобилен парк.

По отношение на **сцеплението на гумите с влажна пътна настилка** бе преценено, че вариантите на основата на доброволно прилагане не са подходящи, тъй като става дума за важен аспект на безопасността, и че вариантът „без предприемане на действия“ би могъл да доведе до намаляване на стандартите за сцепление с влажна пътна настилка поради натиска, оказван върху производителите да отговорят на изискванията относно шума и съпротивлението при търкаляне. Ето защо задължителното одобрение на сцеплението с влажна пътна настилка бе възприето като най-добрия вариант.

По принцип оценката на въздействието показва, че е възможно да се постигне подобряване на безопасността и на екологичните параметри на новите превозни средства по икономически ефективен начин, като същевременно се опрости законодателната рамка, която обхваща безопасността на превозните средства.