

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg

COM(2007) 560 wersja ostateczna — 2007/0201 (COD)

(2008/C 211/02)

Dnia 23 października 2007 r. Rada, 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 ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg.

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 3 kwietnia 2008 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 444. sesji plenarnej w dniach 22–23 kwietnia 2008 r. (posiedzenie z 22 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 155 głosami — 3 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Streszczenie i wnioski

1.1 Każdego roku w 27 państwach członkowskich w wyniku wypadków drogowych ginie 44 000 osób a 1 700 000 jest rannych. Piesi i rowerzyści ⁽¹⁾ stanowią najmniej chronioną kategorię użytkowników dróg — stwierdzono w niej ponad 8 000 ofiar śmiertelnych i 300 000 rannych.

1.2 W 2003 r. w celu zapewnienia użytkownikom dróg lepszej ochrony przyjęto dyrektywę ramową. Przewidywała ona pogłębiony przegląd konstrukcji przedniej części pojazdu, rozłożony na dwie fazy: pierwsza już zrealizowana obejmowała pojazdy, które otrzymały homologację po 1 października 2005 r., natomiast druga faza powinna rozpocząć się we wrześniu 2010 r., po przeprowadzeniu oceny wykonalności zaplanowanej przed końcem 2004 r.

1.3 Jak wykazały analizy licznych niezależnych ekspertów, druga faza okazała się niemożliwa do zrealizowania, przynajmniej na wyznaczonych warunkach: Komisja wnosi więc o poddanie jej przeglądowi i włączenie nowych alternatywnych środków zapewniających, a nawet zwiększających ochronę w stosunku do tego, co przewidywały przepisy już istniejącej dyrektywy.

1.4 W szczególności ekspert Komisji w swoim badaniu ⁽²⁾ zaproponował różnorodne rozwiązania, które zostały ujęte w omawianym wniosku i które obejmują środki ochrony czynnej i biernej, zgodnie z zaleceniami przedstawionymi przez grupę wysokiego szczebla CARS 21 ⁽³⁾ i wnioskiem dotyczącym światowych przepisów technicznych w sprawie ochrony pieszych (*Global Technical Regulation — GTR*) opracowanym przez Europejską Komisję Gospodarczą Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) z siedzibą w Genewie.

⁽¹⁾ Źródło danych: CARE (wspólnotowa baza danych o wypadkach drogowych): baza danych, która gromadzi i przetwarza dane państw członkowskich dotyczące wypadków drogowych.

⁽²⁾ Transport Research Limited UK.

⁽³⁾ COM(2007) 22 wersja ostateczna z 7 lutego 2007 r.: „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w”.

1.5 EKES uważa, między innymi, że wniosek nie stanowi zagrożenia dla reguł wolnej konkurencji między producentami, jako że nie zmniejsza wachlarza modeli pojazdów samochodowych dostępnych na rynku, lecz dąży do ukierunkowania popytu na modele odpowiadające wyższym wymogom w zakresie ochrony.

1.6 W świetle tego, co zostało powiedziane, EKES w pełni popiera wniosek Komisji. Niemniej jednak może jedynie wyrazić ubolewanie, że trzeba było około trzech lat, aby poddać przeglądowi środki, które okazały się niemożliwe do zrealizowania i sformułować nowe, nawet jeśli po części opóźnienie to jest prawdopodobnie związane z faktem, że teraz dysponujemy danymi i rozwiązaniami technicznymi, których nie mieliśmy w chwili, gdy obecnie obowiązująca dyrektywa została zatwierdzona.

1.7 EKES wyraża życzenie, by nadrobiono to opóźnienie — tym groźniejsze, że w grę wchodzi życie i zdrowie obywateli UE — poprzez szybkie przyjęcie wniosku w jego pełnej formie przez Parlament Europejski i Radę Europejską, co pozwoliłoby na przystąpienie w przewidzianym terminie do drugiej fazy.

1.8 EKES wyraża zadowolenie z większej skuteczności środków technicznych przyjętych dla pojazdów samochodowych, jednak zachęca również instytucje europejskie oraz państwa członkowskie do bardziej zdecydowanego popierania inicjatyw związanych z dwoma pozostałymi aspektami, które mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze to znaczy, z jednej strony z poprawianiem stanu i bezpieczeństwa infrastruktury, a z drugiej ze szkoleniami i podnoszeniem świadomości wszystkich użytkowników dróg. Wezwanie to dotyczy również władz regionalnych i lokalnych, których kompetencje decyzyjne w tej dziedzinie są coraz większe.

2. Wstęp

2.1 Każdego roku w 27 państwach członkowskich Unii Europejskiej w wypadkach drogowych odnotowuje się ok. 8 000 ofiar śmiertelnych i ok. 300 000 rannych wśród pieszych i rowerzystów, którzy są najmniej chronioną kategorią użytkowników dróg.

2.2 Pod koniec 2001 r. producenci samochodów zobowiązali się wobec Komisji Europejskiej do opracowania nowych środków, które przyczyniłyby się do poprawy ochrony pieszych i rowerzystów w zakresie ochrony czynnej (przed zderzeniem), ale także biernej (w chwili zderzenia).

2.3 Wśród wielu środków zaproponowanych wówczas przez producentów znalazło się wyposażenie wszystkich pojazdów w system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS), dobrowolny zakaz sprzedaży tzw. sztywnego orurowania, światła dzienne włączone na stałe (DRL) — środek następnie wycofany w wyniku sprzeciwu niektórych państw członkowskich — i wprowadzenie w przyszłości zaawansowanych, opartych na nowej technologii systemów ochrony czynnej, znajdujących się jeszcze w fazie badań.

2.4 Rada i Parlament przyjęły z zadowoleniem zobowiązanie przemysłu samochodowego. Równocześnie zażądały, by ochrona pieszych została uregulowana nie na zasadzie dobrowolnego porozumienia lub zalecenia, lecz na mocy rzeczywistego aktu prawnego w formie odrębnej dyrektywy.

2.5 Kroki te przyczyniły się do przyjęcia dyrektywy ramowej 2003/102/WE⁽⁴⁾ odnoszącej się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, a następnie dyrektywy 2005/66/WE⁽⁵⁾ w sprawie stosowania przednich układów zabezpieczających w pojazdach silnikowych (zlikwidowanie sztywnego orurowania).

2.6 Dyrektywa ramowa odnosząca się do ochrony pieszych opiera się na badaniach i wartościach dopuszczalnych zawartych w zaleceniach Europejskiego Komitetu ds. Bezpieczeństwa Pojazdów (EEVC) oraz przewiduje wdrożenie ich w dwóch fazach, które skupiają się na środkach ochrony biernej. Pierwsza faza, która przewidywała zmiany dotyczące konstrukcji oraz zmniejszenia ciężaru maski i orurowania dla pojazdów kategorii M_1 i N_1 ⁽⁶⁾ o masie nieprzekraczającej 2 500 kg, obowiązujące pojazdy z homologacją wydaną po 1 października 2005 r. Druga faza, która przewidywała bardziej surowe badania i wartości graniczne, będzie miała zastosowanie do samochodów, które otrzymają homologację po 1 września 2010 r.

2.7 Pojawiło się wiele wątpliwości co do wykonalności badań przewidzianych dla drugiej fazy, już na etapie debaty nad wnioskiem w Parlamencie Europejskim, jako że w swej wersji ostatecznej dyrektywa stanowiła, że Komisja przygotuje ocenę wykonalności drugiej fazy na dzień 1 lipca 2004 r. Ocena ta miała na celu zwłaszcza określenie „alternatywnych środków — albo biernych albo połączonych środków czynnych i biernych — które są co najmniej równoważne w zakresie rzeczywistej skuteczności”⁽⁷⁾.

2.8 Liczne analizy opracowane przez niezależnych ekspertów, w tym także te zamówione przez Komisję, wykazały, że z technicznego punktu widzenia nie było możliwe spełnienie wymogów drugiej fazy na warunkach i z uwzględnieniem badań, które przewidział Europejski Komitet ds. Bezpieczeństwa Pojazdów. Wobec powyższego nowy wniosek przewiduje w dziedzinie ochrony biernej zmienione parametry, a w dziedzinie ochrony czynnej nowe elementy, które w tym czasie zostały

opracowane przez przemysł i które spełniają wymogi zapisane w art. 5 dyrektywy, który mówi o środkach „które są co najmniej równoważne w zakresie rzeczywistej skuteczności”, a nawet wykraczają poza nie.

2.9 Obecnie proponuje się takie same badania jak te przewidziane we wniosku dotyczącym światowych przepisów technicznych w sprawie ochrony pieszych opracowanym przez Europejską Komisję Gospodarczą Narodów Zjednoczonych (EKG-ONZ). Ewentualne ujednoczenie prawodawstwa europejskiego oraz pozawspólnotowego, które nastąpiłoby w wyniku przyjęcia tych przepisów również przyniosłoby oczywiste korzyści, jeśli chodzi o konkurencyjność przemysłu samochodowego.

3. Wniosek Komisji Europejskiej

3.1 Nowy wniosek, tym razem już nie dyrektywy, lecz rozporządzenia, przewiduje przede wszystkim połączenie wymogów dyrektywy w sprawie stosowania przednich układów zabezpieczających z przepisami dyrektywy odnoszącej się do ochrony pieszych. Ta ostatnia dyrektywa zostanie zmieniona w taki sposób, aby zapewnić jej stosowalność. W konsekwencji, jeśli badane rozporządzenie zostanie zatwierdzone, obie wyżej wymienione dyrektywy zostaną uchylone.

3.2 Zgodnie z wnioskiem rozporządzenia homologacja pojazdów samochodowych polega na przeprowadzeniu następujących badań:

3.2.1 Uderzenie modelu głowy dziecka lub niskiego dorosłego w przednią część maski, uderzenie modelu głowy dorosłego w tylną część maski oraz uderzenie modelu nogi i górnej części modelu nogi w zderzak, przy czym należy zauważyć, że parametry zostały częściowo zmienione w stosunku do fazy drugiej obowiązującej dyrektywy. W celach już nie homologacji, lecz monitorowania i biorąc pod uwagę przyszły rozwój technologiczny, wymagane są również badania uderzenia miednicy w krawędź czołową maski oraz uderzenie modelu głowy dorosłego w szybę przednią.

3.2.2 W odniesieniu do przednich układów zabezpieczających (patrz dyrektywa 2005/66/WE) potwierdzono wymóg przeprowadzenia badań uderzenia nogi lub górnej części nogi oraz modelu głowy dziecka lub niskiego dorosłego w ten układ w celu wydania świadectwa homologacji. Przewidziano również inne badania w ramach monitorowania oraz wymogi wiążące w zakresie produkcji i instalowania tych układów.

3.3 Poza środkami ochrony biernej dodano również między innymi wyposażenie w system ochrony czynnej w celu zapewnienia poziomej ochrony przewidzianego przez obie wcześniejsze dyrektywy. Chodzi o system wspomagania hamulców (BAS — *brake assist system*), który pomaga kierowcy próbującemu gwałtownie zahamować w sytuacji awaryjnej, lecz który nie dysponuje wystarczającą siłą. Połączenie systemu BAS z ABS-em zapewni maksymalny nacisk na hamulec i optymalizuje czas redukcji prędkości, co znacznie zmniejsza prędkość uderzenia w piesze.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 321 z 6.12.2003, str. 15.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 309 z 25.11.2005, str. 37.

⁽⁶⁾ M_1 = pojazd samochodowy, który może przewozić 8 pasażerów i kierowcę oraz którego masa nie przekracza 3 500 kg.

N_1 = pojazdy dostawcze pochodne M_1 i których masa nie przekracza 3 500 kg.

⁽⁷⁾ Art. 5 dyrektywy 2003/102/WE odnoszącej się do ochrony pieszych.

3.4 W końcu, biorąc pod uwagę rosnącą liczbę pojazdów cięższych przemieszczających się po sieci dróg miejskich (zwłaszcza samochodów typu SUV, czyli samochodów sportowo-użytkowych), we wniosku zawarto zalecenie, by po okresie przejściowym przewidziane przepisy miały zastosowanie nie tylko do samochodów kategorii M₁ i N₁, których masa nie przekracza 2 500 kg, jak stanowi obecnie obowiązujące prawodawstwo, lecz również do pojazdów cięższych, których masa nie przekracza 3 500 kg, co jest równoznaczne z maksymalną granicą obu rozważanych kategorii.

4. Uwagi EKES-u dotyczące wniosku Komisji

4.1 Przede wszystkim EKES wyraża zadowolenie z decyzji Komisji, by połączyć obie wcześniejsze dyrektywy w proponowanym rozporządzeniu. Wybór ten pozwoli na uproszczenie oraz jasne przedstawienie prawodawstwa w tej dziedzinie, co w przeszłości sugerował EKES w swojej opinii dotyczącej wniosku dyrektywy w sprawie stosowania przednich układów zabezpieczających⁽⁸⁾.

4.2 W tym kontekście EKES również wyraża swoje zadowolenie z wybranego instrumentu prawnego, tj. rozporządzenia, które zapewnia określone terminy i sposoby stosowania we wszystkich państwach członkowskich. Jest to bardzo istotny aspekt, biorąc pod uwagę fakt, iż chodzi o prawo dotyczące kwestii w wysokim stopniu technicznych.

4.3 EKES wyraża natomiast żal, że badania przewidziane przez Europejski Komitet ds. Bezpieczeństwa Pojazdów w ramach fazy drugiej okazały się niemożliwe do zastosowania, ponieważ ich wykonalność nie została sprawdzona na czas (do dnia 1 lipca 2004 r.), co prowadzi do opóźnienia o przeszło trzy lata.

4.4 EKES jednak wyraża swoją aprobatę dla rozwiązania zaproponowanego w wyniku długiego, lecz „poprawnego” postępowania, w trakcie którego zastosowano zalecenia sformułowane przez grupę wysokiego szczebla CARS 21 odnośnie do zintegrowanego podejścia, i które umożliwiło zharmonizowanie prawodawstwa europejskiego i pozawspólnotowego. EKES wyraża zadowolenie szczególnie z faktu, iż wszystkie elementy zostały poparte dokładną oceną wpływu; była to pierwsza ocena przeprowadzona i zatwierdzona przez niedawno ustanowioną przez Komisję Europejską radę ds. oceny wpływu (*Impact Assessment Board*).

4.5 Zgodnie z przewidywaniami Komisji i jej ekspertów wybrane rozwiązanie, które zakłada również przyjęcie środków ochrony czynnej, przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i przypadków osób ciężko rannych odpowiednio o 80 % i o 40 % w stosunku do wyników, jakie moglibyśmy otrzymać po wdrożeniu początkowo przewidywanej, lecz niemożliwej do zastosowania fazy drugiej⁽⁹⁾. Zmniejszenie tej liczby pozwoli uratować 1 100 istnień ludzkich i ograniczyć przypadki osób rannych o ponad 46 000. Ponadto wdrożenie nowych środków pociąga za sobą niewielkie koszty, a zatem ich wpływ na ceny pojazdów samochodowych będzie nieznaczny.

4.6 W świetle tego, co zostało powiedziane powyżej, EKES nalega, by Parlament Europejski i Rada Europejska szybko przyjęły wniosek Komisji w jego pełnej formie, co pomoże uniknąć dodatkowych opóźnień obok innego opóźnienia wynikającego z okresu potrzebnego na wdrożenie (*lead time*)⁽¹⁰⁾ w przemyśle samochodowym.

4.7 EKES wyraża skądinąd życzenie, by nowe przepisy zostały również szybko zastosowane do pojazdów cięższych, w tym pojazdów sportowo-użytkowych, których liczba w ruchu miejskim rośnie. W tym celu byłoby słuszne wyznaczenie już teraz okresu przejściowego przewidywanego we wniosku.

4.8 Nie możemy wreszcie zapominać, że rzecz jasna powyższe środki ochrony nie obejmują samochodów starszych, które dziś stanowią jedno z większych zagrożeń dla niechronionych użytkowników dróg. Wystarczy przypomnieć, że mimo iż system ABS skutecznie połączony z BAS-em jest rozprowadzany na zasadzie dobrowolnej od 2004 r., to stanie się on obowiązkowy dopiero wraz z nowym prawodawstwem.

4.9 EKES przypomina w końcu, że w przypadku omawianych zderzeń wyróżniamy dwie kategorie uszkodzeń ciała: te, które powstają w wyniku „pierwotnego” uderzenia pieszego lub rowerzysty w przednią część pojazdu i te powstałe w wyniku „wtórnego” uderzenia o nawierzchnię drogi, na którą pieszy jest często odrzucany. Należy w każdym razie podkreślić, że nadzieja na ochronienie pieszego przy uderzeniu pierwotnym, do którego dochodzi przy prędkości przekraczającej 40 km/h jest złudna.

4.10 Powyższe rozważania mają na celu podkreślenie jeszcze raz, że aby rozwiązać nie tylko ten problem, lecz również wiele innych zagadnień związanych z bezpieczeństwem użytkowników dróg, należy przyjąć podejście zintegrowane, które, poza poprawą technologiczną pojazdów samochodowych, powinno obejmować dwa ważne aspekty: zachowanie użytkowników dróg i infrastrukturę — w sprawie których tak instytucje europejskie, jak i państwa członkowskie powinny odgrywać decydującą rolę.

4.11 EKES zauważa w tym miejscu, że Komisja prowadziła i nadal prowadzi liczne działania, takie jak inicjatywy legislacyjne i polityczne, finansowanie udostępniane za pośrednictwem europejskich ramowych programów badań i programu subwencji na rzecz bezpieczeństwa na drogach, a szczególnie inicjatywa na rzecz Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

4.12 Natomiast inne instytucje i państwa członkowskie, acz traktujące poważnie to zagadnienie, nie zawsze wspierają odpowiednio inicjatywy Komisji. Najświeższym tego przykładem jest wniosek Komisji mający na celu podniesienie standardów bezpieczeństwa infrastruktury drogowej⁽¹¹⁾. Wniosek ten, zdaniem EKES-u niezbędny, by ograniczyć liczbę ofiar na drogach został oceniony przez Parlament Europejski jako zbyt nakazowy, w związku z czym — w imię zasady pomocniczości — usunięto zeń najdalej idące postanowienia wiążące. Również w tym wypadku — z zastrzeżeniem mało prawdopodobnych zmian w czasie głosowania na sesji plenarnej — Parlament pozostawia sprawę do decyzji państw członkowskich.

⁽⁸⁾ Opinia Dz.U. C 118 z 30.4.2004.

⁽⁹⁾ SEC(2007) 1244: ocena wpływu załączona do wniosku dotyczącego rozporządzenia.

⁽¹⁰⁾ Okres konieczny dla przemysłu, aby wdrożyć wszystkie nowe wymogi zakładające zmiany konstrukcyjne w pojeździe.

⁽¹¹⁾ COM(2006) 569.

4.13 Jeśli chodzi o pierwszy wspomniany wyżej aspekt, czyli o zachowanie użytkowników dróg, to wypada zaznaczyć, że o ile wypadki często przypisuje się nieostrożności kierowców, to równie często piesi i rowerzyści zachowują się w niewłaściwy sposób, to znaczy nie przestrzegają podstawowych zasad kodeksu drogowego, a czasem zwykłego zdrowego rozsądku. Edukacja i informacja w tej dziedzinie powinny być szerzone na poziomie szkół podstawowych, lecz również poprzez regularnie organizowane kampanie podnoszące świadomość, których celem byłoby, by wszyscy użytkownicy dróg zachowywali się właściwie. Równie ważne jest przewidzenie surowych kar za niebezpieczne zachowanie dla wszystkich użytkowników dróg.

4.14 Kolejnym istotnym aspektem bezpieczeństwa drogowego jest infrastruktura, w szczególności w miastach, gdzie odnotowujemy 80 % wszystkich śmiertelnych wypadków pieszych i rowerzystów. Fizyczne oddzielenie użytkowników

dróg, za każdym razem, gdy jest to możliwe, jest najskuteczniejszym sposobem unikania kontaktu między pojazdami samochodowymi, pieszymi i rowerzystami. W tym kontekście prace mające na celu wykonanie chronionych przejść dla pieszych, kładek, ścieżek rowerowych, oświetlenia oraz odpowiedniej nawierzchni, wyraźnej i w miarę możliwości jednakowej we wszystkich państwach członkowskich sygnalizacji itd. przyczynią się do zmniejszenia liczby wypadków, lecz również do stworzenia bardziej przyjaznego dla osób niepełnosprawnych środowiska miejskiego.

4.15 Rozwój inicjatyw tego typu poprawi bezpieczeństwo i jakość życia w miastach. Elementy te zasługują więc na przypominanie ich we wszystkich wnioskach Komisji, także w tych, które — jak badany wniosek — dotyczą jedynie technicznych aspektów pojazdów samochodowych.

Bruksela, 22 kwietnia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów

COM(2007) 851 wersja ostateczna — 2007/0295 (COD)

(2008/C 211/03)

Dnia 30 stycznia 2008 r. Rada, 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 homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 3 kwietnia 2008 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 444. sesji plenarnej w dniach 22 i 23 kwietnia 2008 r. (posiedzenie z 22 kwietnia 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 142 głosami za — 3 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Zwiększenie zapotrzebowania na mobilność, wzrost udziału pojazdów prywatnych w ruchu drogowym, problemy związane z natężeniem ruchu przede wszystkim, ale nie wyłącznie, na obszarach miejskich — to wszystko spowodowało, że ruch drogowy jest jednym z sektorów będących przedmiotem szczególnej uwagi pod względem oceny wpływu na środowisko naturalne. W taką perspektywę wpisuje się również wniosek Komisji mający na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.

1.2 EKES popiera wniosek i ocenia, że jest on odpowiedni, jeżeli chodzi zarówno o oczekiwane skutki, jak i o harmono-

gram wdrażania, biorąc pod uwagę wymogi związane z ochroną środowiska i czas potrzebny na dostosowanie się przez branżę przemysłową.

1.3 EKES zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że rozporządzenie będące przedmiotem niniejszej opinii stanowi znaczny krok naprzód w kierunku stopniowej harmonizacji poziomu emisji w skali światowej.

1.4 Komitet uznaje, że wybrano odpowiedni i szczególnie wskazany instrument prawny, tzn. rozporządzenie, gdyż gwarantuje ono określone terminy i sposoby wykonania we wszystkich państwach członkowskich, co jest szczególnie istotne dla prawodawstwa zawierającego dużo danych technicznych.