

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета — Регламент (ЕС) № .../2010 на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на дву- и триколесни превозни средства и четириколки“

COM(2010) 542 окончателен — 2010/0271 (COD)

(2011/С 84/06)

Докладчик: г-н RANOCCHIARI

На 5 ноември 2010 г. Съветът и на 19 октомври 2010 г. Европейският парламент решиха, в съответствие с член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно:

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета — Регламент (ЕС) № .../2010 на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на дву- и триколесни превозни средства и четириколки“

COM(2010) 542 окончателен — 2010/0271 (COD).

Специализирана секция „Единен пазар, производство и потребление“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 17 декември 2010 г.

На 468-ата си пленарна сесия, проведена на 19 и 20 януари 2011 г. (заседание от 19 януари 2011 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с единодушие.

1. Заключение и препоръки

1.1 Икономическата и финансова криза, която засега Европа през 2008 г. не пощади мотоциклетния сектор. През периода от последното тримесечие на 2008 г. до последното тримесечие на 2010 г. пазарът на ЕС се сви с 33 %, като това се отрази неблагоприятно върху заетостта.

1.2. Без оглед на сегашната ситуация, ЕИСК приветства предложения от Европейската комисия регламент, в който между другото се разглеждат два чувствителни аспекта – пътната безопасност и околната среда – по отношение на които дълго време се очакваше законодателна инициатива.

1.3. Превозните средства от категория L ⁽¹⁾ играят също така социална роля, като осигуряват достъп до мобилност, спомагат за намаляване на здръстванията в градовете и предлагат алтернатива в селските райони, където общественият транспорт е ограничен.

1.4. Поради това ЕИСК препоръчва вниманието да се насочи към ограничаване на цялостното нарастване на потребителските разходи, произтичащо от предложените изменения, по-специално за по-малките насочени към мобилност продукти, с цел да се избегне допълнително отрицателно въздействие върху пазара. Ето защо ЕИСК препоръчва в регламента да се предвиди достатъчно време за подготовка за прилагане на предложените мерки, свързани с по-голяма гъвкавост по отношение на техническите

решения, прилагани за по-малки превозни средства, за да може те да продължат да бъдат на достъпни за потребителя цени.

2. Въведение

2.1 ЕИСК приветства предложението на Европейската комисия, което си поставя за цел да реши няколко проблема, свързани с типовото одобрение и надзора на пазара в мотоциклетния сектор. Това дългоочаквано предложение осигурява на мотоциклетния сектор необходимата информация за предстоящите изисквания за производство на дву-, триколесни превозни средства и четириколки (превозни средства от категория L).

2.2 Действащите в момента стандарти за превозни средства от категория L датират от 2006 г. ⁽²⁾, като Комисията предлага да бъде продължен този напредък посредством постепенното въвеждане на нови норми „Евро“ в рамките на сегашното десетилетие. Предложението включва също разпоредби в областта на безопасността на превозните средства, като се има предвид, че подобрената пътна безопасност за мотоциклетистите е сред стратегическите цели на Европейския съюз за периода 2011-2020 г. ⁽³⁾

2.3 Както вече беше посочено в предишно становище на ЕИСК ⁽⁴⁾, отрасълът на двуколесните моторни превозни средства (двуколесни МПС) играе важна роля в ЕС по отношение на икономиката и работните места. Деведесет процента от европейското производство е концентрирано в около стотина средно големи или средно малки производители в различни

⁽¹⁾ Превозните средства от категория L включват мопеди (категория L1e), триколесни мопеди (категория L2e), мотоциклети (категория L3e), мотоциклети с кош (категория L4e), триколки (категория L5e), леки четириколки (категория L6e) и тежки четириколки (категория L7e).

⁽²⁾ С Директива 2002/51/ЕО бяха въведени стандартите Euro2 (от 2003 г.) и Euro3 (от 2006 г.).

⁽³⁾ Насоки за политиката в областта на пътната безопасност, Европейска комисия, 2010 г.

⁽⁴⁾ ОВ С 354, 28.12.2010 г., стр. 30.

държави от ЕС (най-вече Италия, Обединеното кралство, Германия, Франция, Испания и Австрия, както и Чешката република, Нидерландия, Португалия, Словения и Швеция), както и в Норвегия и Швейцария. Останалите 10 % от европейското производство се разпределят между редица малки и много малки производители. Средният оборот от 8 милиона евро отразява големия брой МСП. През 2007 г. в производствения сектор работеха 25 000 души, а броят на заетите в целия мотоциклетен сектор (включително производство на компоненти, дистрибуция и поддръжка) се оценяваше на около 150 000 души.

2.4 Между положението на отделните производители има големи разлики. Някои световни оператори развиват дейност във всички сегменти (мотоциклети с различно предназначение и с различен обем на двигателя, скутери с различен обем на двигателя, мотопеди, три- и четириколесни мотоциклети) или в много специализирани сегменти, други работят в национален и дори местен мащаб, като понякога наподобяват занаятчийски предприятия по отношение на обеми и производствени процеси.

2.5 Секторът беше засегнат от кризата през последното тримесечие на 2008 г., като неблагоприятните последици от спада на търсенето бяха почувствани в целия сектор, със сериозни поражения върху структурата и заетостта (спад на търсенето с 31 %, довел до намаляване на оборота и поръчките с 35 % и до неблагоприятни последици за заетостта). През периода от последното тримесечие на 2008 г. до последното тримесечие на 2010 г. пазарът в ЕС се сви с 33 %. Този спад на търсенето доведе също така до намаляване на оборота и поръчките и се отрази неблагоприятно върху заетостта както при производителите (най-вече поради спада в сезонната работа, намаленото работно време и обезщетенията при съкращение), така и във вертикално свързаните сектори за доставки и продажби, техническо обслужване и ремонт (спадът по отношение на работната ръка се оценява на 25 % - данни за 2010 в сравнение с 2007 г.)⁽⁵⁾.

Това е обстановката, в която Европейската комисия прие своето предложение COM(2010) 542 и която ЕИСК желае да отчете при изготвянето на своето становище.

3. Предложението на Европейската комисия

3.1 На 4 октомври Европейската комисия прие предложение за регламент относно „Одобряване и надзор на пазара на дву- или триколесни превозни средства и четириколки“. За предложението е използван „подход на разделяне на отговорностите“, включващ рамковия регламент, който е предмет на настоящите коментари на ЕИСК, и преминава през процедурата на съвместно вземане на решение, след което чрез процедурата по комитология трябва да бъдат приети четири регламента (делегирани актове) през 2012 г.:

1. Изисквания по отношение на екологичните и динамичните характеристики;
2. Изисквания по отношение на безопасността при експлоатация на превозното средство и свързани с нея въпроси;
3. Изисквания по отношение на конструкцията на превозното средство;
4. Акт за изпълнение относно административните разпоредби.

Намерението на ЕК е целият пакет да се прилага от 1 януари 2013 г.

3.2 ЕИСК приветства този законодателен подход, насочен към постепенно подобряване на характеристиките по отношение на опазването на околната среда и повишаване на безопасността на превозните средства, както и към опростяване на законодателството за типовото одобрение на превозни средства от категория L, към която се въвеждат нови подкатегории. Това опростяване ще доведе до отмяната на 13 директиви и до прилагането на предписанията на ИКЕ на ООН⁽⁶⁾, където е възможно. Освен това ЕИСК подкрепя подновения акцент върху надзора на пазара, който е необходим, за да бъдат поставени операторите в еднакви условия и за защита на потребителите от несъответстващи продукти, повечето от които произхождат от Югоизточна Азия.

4. Общи бележки

4.1 ЕИСК оценява положително предложението на ЕК като цяло и по-специално въвеждането на постепенен график на прилагане, но въпреки това някои аспекти трябва да бъдат разгледани от Европейския парламент и от Съвета с оглед постигането на добре балансирано законодателство с мерки, които са благоприятни за разходите, особено от гледна точка на специфичните особености на сектора и сегашната икономическа и финансова криза.

4.2 Според ЕИСК на първо място трябва да се обърне внимание на графика за въвеждане на новите характеристики на превозните средства, който трябва да осигури на производителите достатъчно време за подготовка за въвеждане на различните разпоредби, след като бъде одобрено пълното съдържание на регламента и на делегираните актове. Тъй като се очаква делегираните актове да бъдат готови в окончателен вид най-рано в края на 2012 г., ЕИСК счита, че прилагането на целия пакет трябва да започне от 1 януари 2014 г., за да се осигури необходимото време за подготовка на производителите и доставчиците на компоненти. Това време за подготовка е необходимо, за да могат производителите да придобият достатъчна представа за новите изисквания и заедно с доставчиците на компоненти да разработят подходящи решения за прилагане на предложените разпоредби.

⁽⁵⁾ Данни за Италия, ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

⁽⁶⁾ Икономическа комисия за Европа на ООН.

4.3 Новите изисквания трябва да се прилагат по отношение на производството при достъпни за потребителите разходи. Това е особено важно в сегашния икономически контекст. Допълнителното процентно нарастване на потребителските разходи, произтичащо от прилагането на различните разпоредби във връзка с опазването на околната среда и безопасността, предложени в регламента, се оценява⁽⁷⁾ на +5 % и +10 % за горния сегмент на пазара (мотоциклети с обем на двигателя над 750 куб. см.) и на +30 % - за долния сегмент на пазара (мотоциклети с обем на двигателя под 330 куб. см.). Това увеличение с +30 % изглежда несъразмерно и съществува опасност да се отрази отрицателно върху нагласата на потребителите за закупуване на нови превозни средства и да доведе до по-стар автомобилен парк и до неблагоприятно въздействие върху околната среда и безопасността, както и върху индустрията, заетостта и обществото. Що се отнася до работния обем на двигателите, мотоциклетите с малък или среден работен обем представляват повече от 80 % от регистрираните в ЕС превозни средства. Следва да се отбележи, че превозните средства с обем на двигателя под 330 куб. см. представляват две трети от регистрираните в ЕС превозни средства, като повечето от тях се използват от хора, които пътуват ежедневно в градските зони, като това им осигурява социална и професионална мобилност.

4.4 По отношение на екологичните показатели, предлаганата от ЕК времева рамка за въвеждане на екологичните норми „Евро“ се приветства, но ЕИСК отбелязва, че хибридната технология изглежда до някаква степен ошетена чрез приравняването ѝ към пределните стойности за дизелови двигатели, макар и понастоящем при тези превозни средства за гориво да се използва бензин.

4.5 По отношение на безопасността, ЕИСК приветства законодателния подход за монтиране на високотехнологични спирачни системи на мотоциклетите, но подчертава⁽⁸⁾ необходимостта от надлежна оценка на съотношението между разходи и ефективност на различните системи в зависимост от различните продукти и техните начини на експлоатация. ЕИСК е за технологично неутрален подход в областта на високотехнологичните спирачни системи, за да се осигури на производителите необходимата степен на гъвкавост и да се стимулират иновациите в интерес на потребителя.

4.6 ЕИСК подкрепя предложения график за прилагане на различните разпоредби във връзка с новите изисквания за одобрение на типа, но изглежда е необходимо допълнително време за превозните средства, регистрирани в съответствие със съществуващите изисквания за одобрение на типа поради допълнителните усложнения и бремето на разходите, свързани с тяхното адаптиране.

4.7 ЕИСК подкрепя също така засиления акцент върху мерките срещу неправилно използване на превозните средства, чиято мощност е ограничена от законодателството и разпо-

редбите относно надзора на пазара, за да се предотврати навлизането на пазара на ЕС на превозни средства, които не отговарят на разпоредбите във връзка с изискванията за типово одобрение. В тези области, държавите-членки също ще играят изключително важна роля чрез редовния контрол върху автомобилния парк и звената за дистрибуция.

5. Конкретни бележки

5.1 По смисъла на член 2, параграф 2, буква ж), „превозни средства, предназначени главно за използване извън пътя и проектирани да се движат по повърхност без настилка“ са изключени от приложното поле на предложението на ЕК. Това представлява проблем за съществуващото производство на превозни средства, предназначени за експерименти и експлоатация в тежки условия, които досега бяха обхванати от законодателството за типово одобрение, и също така създава несигурност поради субективното тълкуване на изключването на други превозни средства, които имат междинни характеристики. ЕИСК подкрепя тезата превозните средства, предназначени за експерименти и експлоатация в тежки условия⁽⁹⁾, да останат в обхвата на законодателството за типово одобрение също и за да не се допуснат отрицателни въздействия върху околната среда, и да се използват ясни критерии за освобождаване на тези превозни средства от изискванията за високотехнологични спирачни системи поради специфичните им експлоатационни условия.

5.2 ЕИСК приветства също така премахването на незадължителната гранична стойност на мощността от 74 kW, използвана понастоящем единствено в една държава-членка на ЕС, което е в подкрепа на целите на конкуренцията на вътрешния пазар в ЕС.

5.3 ЕИСК поставя под въпрос пропорционалността на разпоредбата, което изисква използването на бордова диагностика за мотопеди от подкатегории L1 и L2, тъй като разходите по техническото осъществяване, свързани с мярката, са непропорционални спрямо ниската покупна цена на тези превозни средства (около 1 000 евро). ЕИСК желае да подчертае социалната роля на мотопедите по отношение на осигуряването на достъп до мобилност, образование и възможности за заетост на млади хора и части от населението, за които тези превозни средства представляват единствената достъпна форма на самостоятелна мобилност в градовете и особено в селските райони, където алтернативите за обществен транспорт са ограничени.

5.4 ЕИСК отбелязва, че ограниченията за „малки серии“ са намалени от сега прилаганите 200 превозни средства на 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) и дори на 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). ЕИСК е на мнение, че тези стойности са твърде ниски и непрактични за много МСП, работещи в сектора. Затова ЕИСК предлага да се запази сегашното ограничение от 200 превозни средства, за да могат тези МСП да получат ограничена дерогация от изискванията за типово одобрение, които не са икономически рентабилни за подобни малки предприятия.

⁽⁷⁾ Източник АСЕМ. Вж. http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwmg_motorcycle/meeting_june_2009&vm=detailed&sb=Title

⁽⁸⁾ CESE 1187/2010, „Стратегически насоки за безопасност на движението по пътищата до 2020 г.“, септември 2010 г.

⁽⁹⁾ Съгласно определението в член 2, параграф 4 на Директива 2002/51/ЕО.

5.5 Според ЕИСК предлаганите максимални маси за четириколки от подкатегории L6e и L7e в приложение I са преждевременно. Макар че максималната маса изглежда непроменена, сега тя е отнесена към масата в готовност за движение. Това не само е по-строго само по себе си, но не отчита допълнителните последици за теглото от предложените нови изисквания в

приложение II, по-конкретно, но не само, изискванията за „предни и задни защитни приспособления“. Тъй като техническите характеристики на тези нови изисквания ще се определят с делегираните актове, ЕИСК счита, че определянето на ограничения за максималната маса следва да се направи от гледна точка на техническите изисквания.

Брюксел, 19 януари 2011 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Staffan NILSSON
