

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning — Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2010 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler

KOM(2010) 542 endelig — 2010/0271 (COD)

(2011/C 84/06)

Ordfører: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Parlamentet besluttede hhv. den 5. november 2010 og den 19. oktober 2010 under henvisning til artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2010 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler

KOM(2010) 542 endelig — 2010/0271 (COD).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som vedtog sin udtalelse den 17. december 2010.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 468. plenarforsamling den 19.-20. januar 2011, mødet den 19. januar 2011, følgende udtalelse enstemmigt:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Den økonomiske og finansielle krise, der ramte Europa i 2008, gik ikke udenom motorcykelbranchen. I perioden fra sidste kvartal 2008 til sidste kvartal 2010 faldt EU-markedet med 33 %, hvilket indvirkede negativt på beskæftigelsen.

1.2 Uanset den nuværende situation bifalder EØSU Kommissionens forslag til forordning, der bl.a. tager fat på to følsomme emner som trafikssikkerhed og miljø, om hvilke man længe har ventet et lovgivningsinitiativ.

1.3 Køretøjer i klasse L⁽¹⁾ spiller også en social rolle, fordi de giver adgang til mobilitet, medvirker til at mindske den trafikale overbelastning i byerne og tilbyder et alternativ i landdistrikterne, hvor den offentlige transport er begrænset.

1.4 EØSU anbefaler derfor, at man for at undgå at presse markedet yderligere koncentrerer sig om at begrænse den samlede stigning i forbrugeromkostningerne pga. de foreslåede ændringer, især hvad angår de mindre, mobilitetsorienterede produkter. Derfor anbefaler udvalget, at forordningen fastsætter en tilstrækkelig lang frist til at gennemføre de foreslåede foranstaltninger og giver større fleksibilitet i forbindelse med de

tekniske løsninger, der skal anvendes på mindre køretøjer, så disse bliver ved med at have en overkommelig pris for forbrugerne.

2. Indledning

2.1 EØSU bifalder Kommissionens forslag, som sigter mod at løse flere problemer i forbindelse med typegodkendelse og markedsovervågning i motorcykelbranchen. Dette længe ventede forslag giver motorcykelbranchen det fornødne overblik over de kommende krav til fremstilling af to- og trehjulede køretøjer og quadricykler (køretøjer i klasse L).

2.2 De gældende miljøstandarder for køretøjer i klasse L går tilbage til 2006⁽²⁾ og Kommissionen foreslår at fortsætte i samme retning i det kommende årti og gradvist indføre nye Euro-trin. Forslaget indeholder også bestemmelser om køretøjers sikkerhed, da øget sikkerhed for motorcyklister er blandt EU's strategiske mål for perioden 2011-2020⁽³⁾.

2.3 Som allerede nævnt i en af EØSU's tidligere udtalelser⁽⁴⁾, har motorcykel-, scooter- og knallertsektoren stor betydning for økonomien og beskæftigelsen i EU. 90 % af den europæiske produktion skabes af ca. 100 mellemstore producenter, som er placeret i flere forskellige EU-lande (primært Italien, Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Spanien og Østrig samt Tjekkiet,

⁽¹⁾ Køretøjer i klasse L omfatter L1e (let motordrevet tohjulet køretøj), L2e (trehjulet knallert), L3e (tohjulet motorcykel), L4e (tohjulet motorcykel med sidevogn), L5e (motordrevet tricycle), L6e (lette quadricykler), L7e (tunge quadricykler).

⁽²⁾ Direktiv 2002/51/EF indførte Euro2 (fra 2003) og Euro3 (fra 2006).

⁽³⁾ Politiske retningslinjer for trafikssikkerheden, Kommissionen, 2010.

⁽⁴⁾ EUT C 354 af 28.12.2010, s. 30.

Holland, Portugal, Slovenien og Sverige) foruden i Norge og Schweiz. De resterende 10 % af den europæiske produktion er fordelt på små eller meget små producenter. Den gennemsnitlige omsætning på 8 mio. EUR vidner om det store antal små og mellemstore virksomheder. I 2007 var der 25 000 ansatte i fremstillingssektoren, medens beskæftigelsen i hele motorcykelbranchen (inklusive fremstilling af dele, distribution og vedligeholdelse) skønnedes at ligge på omkring 150 000.

2.4 Producenterne er meget forskellige: fra internationale aktører, der kan være aktive inden for alle segmenter (motorcykler til forskellige formål med forskellige slagvolumener, scootere af forskellige slagvolumener, knallerter, trehjulede og firehjulede motorcykler) eller højt specialiserede, til nationale og lokale aktører (ja helt ned til værkstedstørrelse, hvad angår dimensioner og produktionsproces).

2.5 Faldet i efterspørgslen som følge af den økonomiske krise siden sidste kvartal 2008 har udløst en række negative virkninger i sektoren med alvorlige strukturelle og beskæftigelsesmæssige konsekvenser til følge (et fald i efterspørgslen på 31 %, der igen har ført til 35 % mindre omsætning og færre ordrer og har indvirket negativt på beskæftigelsen). I perioden fra sidste kvartal 2008 til sidste kvartal 2010 faldt EU-markedet med 33 %. Dette fald i efterspørgslen resulterede også i et fald i omsætningen og ordrebeholdningen og havde en negativ indvirkning på beskæftigelsen i fremstillingssektoren (primært i form af mindre sæsonarbejde, nedsatte arbejdstider og udbetaling af fratrædelsesgodtgørelser) såvel som i leverandørleddet forud for produktionen og i salgs-, vedligeholdelses- og reparationsleddet efter produktionen (antallet af ansatte anslås til at være 25 % mindre i 2010 end i 2007) ⁽⁵⁾.

Kommissionens forslag til forordning, KOM(2010) 542, blev vedtaget på denne baggrund, som EØSU også ønsker at tage med i betragtning i sin udtalelse.

3. Kommissionens forslag

3.1 Kommissionen vedtog sit forslag til forordning om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler den 4. oktober 2010. Forslaget bruger den »todelte fremgangsmåde« med dels en rammeforordning, som EØSU nu er i færd med at kommentere i forbindelse med den fælles beslutningstagning, dels en opfølgning heraf med fire komitologiforordninger (delegerede retsakter) inden 2012:

⁽⁵⁾ Tal for Italien fra den italienske motorcykelbrancheforening, ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

1. Krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse

2. Krav til køretøjernes funktionelle sikkerhed og relaterede spørgsmål

3. Krav til køretøjkonstruktionen

4. Gennemførelsesretsakt vedrørende de administrative krav.

Kommissionen sigter mod at indføre hele pakken fra 1. januar 2013.

3.2 EØSU bifalder denne lovgivningsmæssige tilgang, der tager sigte på gradvis at forbedre miljøpræstationerne og øge køretøjernes sikkerhedsudstyr samt at opnå forenkling af lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer i klasse L, for hvilke der indføres nye underkategorier. En sådan forenkling vil resultere i ophævelsen af 13 direktiver og i anvendelsen af UNECE-regulativer ⁽⁶⁾ i videst muligt omfang. Desuden støtter EØSU den fornyede vægt, der lægges på markedsovervågning, som er nødvendig for at sikre lige markedsvilkår og beskytte forbrugeren imod produkter, der ikke lever op til kravene, og som primært kommer fra Sydøstasien.

4. Generelle bemærkninger

4.1 EØSU ser overordnet set positivt på Kommissionens forslag, især hvad angår den gradvise ikrafttrædelse. Visse aspekter skal dog stadig tages op med Europa-Parlamentet og Rådet for at opnå en velafbalanceret lovgivning med omkostningseffektive foranstaltninger, navnlig i lyset af sektorens karakteristika og den aktuelle økonomiske og finansielle krise.

4.2 Efter EØSU's mening bør man først se på tidsplanen for indførelse af nyt udstyr på køretøjer, som bør levne fabrikanterne tilstrækkelig tid til at efterleve de forskellige krav, efter at alle dele af forordningen såvel som de delegerede retsakter er blevet godkendt. Eftersom de delegerede retsakter tidligst forventes at være færdige i slutningen af 2012, mener EØSU, at ikrafttrædelsesdatoen for hele pakken bør være den 1. januar 2014 for dermed at give producenter og underleverandører tilstrækkelig tid til at tilpasse sig. Producenterne har behov for denne frist for at kunne danne sig et tilstrækkeligt overblik over de nye krav og sammen med underleverandørerne udvikle passende løsninger til at imødekomme de foreslåede krav.

⁽⁶⁾ United Nations Economic Commission for Europe (FN's Økonomiske Kommission for Europa).

4.3 De nye krav skal derefter indarbejdes i produktet til en pris, der er rimelig for forbrugeren. Dette er særlig vigtigt i den nuværende økonomiske situation. Den ekstra procentvise stigning i forbrugerpriserne som følge af indførelse af de forskellige miljø- og sikkerhedskrav, der foreslås i forordningen, skønnes ⁽⁷⁾ at ligge mellem 5 % og 10 % i den dyre ende af markedet (motorcykler over 750cc) og op til 30 % i den billige ende af markedet (motorcykler under 300cc). Denne stigning på 30 % synes ude af proportioner og risikerer at ændre forbrugernes holdning til køb og føre til en ældre flåde, hvilket vil have negative konsekvenser for miljøet og sikkerheden såvel som for erhvervslivet, beskæftigelsen og samfundet. Hvad mængde angår, tegner små og mellemstore motorcykler sig for mere end 80 % af indregistreringerne i EU. Det skal bemærkes, at køretøjer under 300cc, hvoraf de fleste er bykøretøjer og skaber social og faglig mobilitet, udgør to tredjedele af indregistreringerne i EU.

4.4 På miljø siden hilser Kommissionens forslag til tidsplan for indførelsen af den nye miljøgrænseværdi (Euro-trin) velkommen. EØSU bemærker dog, at hybridteknologi synes at blive straffet i et vist omfang, da grænseværdien er den samme som for diesel, selv om disse hybridkøretøjer pt. anvender benzin som brændstof.

4.5 På sikkerhedssiden bifalder EØSU den lovgivningsmæssige tilgang til avancerede bremsesystemer, men gentager ⁽⁸⁾, at der er behov for at kunne vurdere omkostningseffektiviteten af de forskellige systemer afhængigt af de forskellige produkter og deres brugsmønstre. EØSU går ind for en teknologineutral fremgangsmåde i forbindelse med avancerede bremsesystemer for at give fabrikanterne den nødvendige fleksibilitet og stimulere innovationen til gavn for forbrugeren.

4.6 EØSU støtter de foreslåede ikrafttrædelsesdatoer for de forskellige krav til nye typegodkendelser, men mener, at der er behov for ekstra tid til køretøjer, der er indregistreret i henhold til en gældende typegodkendelse, pga. de ekstra komplikationer og den udgiftsbyrde, der er forbundet med deres tilpasning.

4.7 EØSU støtter også den øgede fokus på foranstaltninger mod ulovlige indgreb på køretøjer, der er underlagt en lovbestemt hastighedsgrænse, og markedsovervågningsforanstalt-

ninger, der sigter mod at forhindre køretøjer, der ikke overholder typegodkendelseskravene, i at komme ind på EU-markedet. På disse områder vil medlemsstaterne også skulle spille en nøglerolle ved at foretage regelmæssig kontrol af køretøjsflåden og i distributionsleddet.

5. Særlige bemærkninger

5.1 I artikel 2, stk. 2, litra g, er »køretøjer, der hovedsagelig er beregnet til brug uden for vej (off road) og konstrueret til kørsel på overflader uden belægning« blevet udelukket fra anvendelsesområdet for Kommissionens forslag. Dette skaber et problem for eksisterende produktioner af trial- og endurokøretøjer, som hidtil har været omfattet af typegodkendelseslovgivningen, og det skaber også usikkerhed på grund af den subjektive fortolkning af udelukkelse af andre køretøjer, der ligger på grænsen. EØSU går ind for fortsat at lade trial- og endurokøretøjer ⁽⁹⁾ være omfattet af typegodkendelseslovgivningen for bl.a. at undgå negative miljøindvirkninger og for at anvende klare krav, så der kan tilføjes de undtagelser fra avancerede bremsesystemer, som er nødvendige, fordi de pågældende køretøjer anvendes under særlige forhold.

5.2 EØSU bifalder også udeladelsen af den valgfri maksimale nettoeffekt på 74kW, der i øjeblikket kun anvendes i en EU-medlemsstat, da det understøtter målsætningerne om færdiggørelse af EU's indre marked.

5.3 EØSU sætter spørgsmål ved proportionaliteten af den bestemmelse, der kræver brug af egendiagnosesystemer på L1 og L2 knallerter, da de tekniske konsekvenser af denne foranstaltning er uforholdsmæssigt dyre i forhold til disse køretøjers lave salgspris (omkring 1 000 EUR). EØSU ønsker at understrege den sociale rolle, som knallerter spiller ved at give adgang til mobilitet, uddannelse og jobmuligheder for unge mennesker og marginale befolkningsgrupper, for hvem disse køretøjer er den eneste overkommelige form for privat transportmiddel i byer, men navnlig i landdistrikter, hvor der kun er få offentlige transportmuligheder.

5.4 EØSU bemærker, at grænserne for »små serier« er blevet sænket fra de nuværende 200 til 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) og endog 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). EØSU mener, at disse grænser er for lave og upraktiske for mange små og mellemstore virksomheder i denne sektor. Udvalget foreslår derfor at fastholde den nuværende grænse på 200, så disse SMV'er kan få begrænsede undtagelser fra typegodkendelseskrav, der er økonomisk uoverkommelige for sådanne små virksomheder.

⁽⁷⁾ Kilde ACEM, se http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle/meeting_june_2009&vm=detailed&sb=Title

⁽⁸⁾ CESE 1187/2010, »Strategiske retningslinjer for færdselssikkerhed indtil 2020«, september 2010.

⁽⁹⁾ Som defineret i direktiv 2002/51/EF, art. 2, pkt. 4.

5.5 EØSU mener, at den foreslåede totalvægt for L6e og L7e quadricykler i bilag I er fremsat for tidligt. Selv om den maksimale totalvægt synes uændret, refererer den nu til vægten i køreklar stand. Dette udgør en stramning i sig selv, og ydermere er der ikke taget højde for den ekstra vægt, der skyldes de nyligt

foreslåede krav i bilag II, dvs. primært, men ikke udelukkende, »beskyttelseskonstruktioner fortil og bagtil«. Eftersom den tekniske karakter af disse nye krav skal fastlægges i delegerede retsakter, mener EØSU, at den maksimale totalvægt bør fastsættes i lyset af de tekniske krav.

Bruxelles, den 19. januar 2011

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
