

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου — Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων»

[COM(2010) 542 τελικό — 2010/0271 (COD)]

(2011/C 84/06)

Εισηγητής: ο κ. RANOCCHIARI

Στις 5 Νοεμβρίου 2010 και στις 19 Οκτωβρίου 2010, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αντιστοίχως αποφάσισαν δυνάμει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου — Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων

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

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιάια αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 17 Δεκεμβρίου 2010.

Κατά την 468η σύνοδο ολομέλειας της 19ης και 20ης Ιανουαρίου 2011 (συνεδρίαση της 19ης Ιανουαρίου 2011), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση που ξέσπασε στην Ευρώπη το 2008 δεν άφησε αλώβητο τον κλάδο της μοτοσικλέτας. Στο διάστημα μεταξύ του τελευταίου τριμήνου του 2008 και του τελευταίου τριμήνου του 2010, η αγορά της ΕΕ συρρικνώθηκε κατά 33 %, με αρνητικές συνέπειες για την απασχόληση.

1.2 Παρά τη σημερινή κατάσταση, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τον προτεινόμενο κανονισμό της Επιτροπής, ο οποίος εξετάζει, μεταξύ άλλων, δύο λεπτά θέματα, όπως η οδική ασφάλεια και το περιβάλλον, για τα οποία αναμενόταν εδώ και καιρό μια νομοθετική πρωτοβουλία.

1.3 Τα οχήματα της κατηγορίας L⁽¹⁾ διαδραματίζουν επίσης κοινωνικό ρόλο, διευκολύνοντας την κινητικότητα, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση στα αστικά κέντρα και προσφέροντας εναλλακτικές λύσεις σε αγροτικές περιοχές όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι υποτυπώδεις.

1.4 Για τον λόγο αυτόν, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι θα πρέπει να είναι περιορισμένη η συνολική αύξηση του κόστους για τον καταναλωτή, όπως προκύπτει από τις προτεινόμενες αλλαγές, ιδίως όσον αφορά τα μικρότερα προϊόντα διευκόλυνσης της κινητικότητας, για την αποφυγή περαιτέρω αρνητικών επιπτώσεων στην αγορά. Συνεπώς, σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, ο κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει ένα εύλογο χρονικό διάστημα για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων, το οποίο να επιτρέπει την εφαρμογή ευέλικτων τεχνι-

κών λύσεων στα μικρότερα οχήματα με σκοπό τη διατήρηση της τιμής τους σε προσιτά για τον καταναλωτή επίπεδα.

2. Εισαγωγή

2.1 Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής, η οποία εξετάζει διάφορα θέματα σχετικά με την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς στον κλάδο της μοτοσικλέτας. Αυτή η πολυαμενόμενη πρόταση προσφέρει στον κλάδο της μοτοσικλέτας την απαραίτητη ενημέρωση σχετικά με τις επερχόμενες απαιτήσεις για την κατασκευή δίκυκλων, τρίκυκλων και τετράκυκλων οχημάτων (οχήματα της κατηγορίας L).

2.2 Με δεδομένο ότι τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εφαρμόζονται επί του παρόντος για τα οχήματα κατηγορίας L ισχύουν από το 2006⁽²⁾, η Επιτροπή προτείνει να συνεχισθεί η προσπάθεια με την προοδευτική εισαγωγή νέων σταδίων Euro κατά την τρέχουσα δεκαετία. Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης διατάξεις σχετικά με την οδική ασφάλεια, δεδομένου ότι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας των μοτοσικλετιστών αποτελεί στρατηγικό στόχο της Ένωσης για την περίοδο 2011-2020⁽³⁾.

2.3 Όπως έχει ήδη επισημανθεί σε προηγούμενη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ⁽⁴⁾, ο τομέας των μηχανοκίνητων δίκυκλων (PTW) διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ΕΕ σε επίπεδο οικονομίας και απασχόλησης. Το 90 % της ευρωπαϊκής παραγωγής εξασφαλίζεται από εκατό περίπου μικρομεσαίους και μεσαίους-μεγάλους κατασκευαστές με δραστηριότητα σε διάφορες χώρες της ΕΕ (κυρίως

⁽¹⁾ Η κατηγορία οχημάτων L περιλαμβάνει τις ακόλουθες υποκατηγορίες: L1e μοτοποδήλατα, L2e τρίκυκλα μοτοποδήλατα, L3e μοτοσικλέτες, L4e μοτοσικλέτες με καλάδι, L5e τρίκυκλα, L6e ελαφρά τετράκυκλα, L7e βαριά τετράκυκλα.

⁽²⁾ Η οδηγία 2002/51/ΕΚ εισήγαγε το Euro2 (το 2003) και το Euro3 (το 2006).

⁽³⁾ Πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 354, 28.12.2010, σελ. 30

στην Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία και την Αυστρία, καθώς και την Δημοκρατία της Τσεχίας, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία, τη Σλοβενία και τη Σουηδία), καθώς και στη Νορβηγία και την Ελβετία. Το υπόλοιπο 10 % της ευρωπαϊκής παραγωγής επιμερίζεται σε μερικούς μικρούς και πολύ μικρούς κατασκευαστές. Ο μέσος κύκλος εργασιών ύψους 8 εκατομμυρίων ευρώ αντανάκλα τον σημαντικό αριθμό ΜΜΕ. Το 2007 ο επιμέρους κλάδος της κατασκευής απασχολούσε 25 000 άτομα, ενώ οι εργαζόμενοι σε ολόκληρο τον κλάδο της μοτοοικλήτας (κατασκευή μηχανικών μερών, διανομή και συντήρηση) υπολογίζονται περίπου σε 150 000.

2.4 Όσον αφορά τους κατασκευαστές, οι καταστάσεις διαφέρουν σημαντικά: ορισμένοι κατασκευαστές με παγκόσμια παρουσία δραστηριοποιούνται σε όλα τα τμήματα (μοτοοικλήτες διαφόρων χρήσεων και ποικίλου κυβισμού, σκούτερ ποικίλου κυβισμού, μοτοποδήλατα, τρίκυκλες και τετράκυκλες μοτοοικλήτες) ή σε πολύ εξειδικευμένα τμήματα της αγοράς, ενώ άλλοι δραστηριοποιούνται σε εθνικό ή σε τοπικό επίπεδο, σχεδόν σε βιοτεχνική κλίμακα ως προς το μέγεθος και τις διαδικασίες παραγωγής.

2.5 Ο κλάδος επλήγη από την κρίση το τελευταίο τρίμηνο του 2008 και οι αρνητικές συνέπειες της πτώσης της ζήτησης έγιναν αισθητές σε ολόκληρο τον κλάδο, σε επίπεδο διάρθρωσης και απασχόλησης (μείωση της ζήτησης κατά 31 % που οδήγησε σε μείωση του κύκλου εργασιών και των παραγγελιών κατά 35 %, με αρνητικό αντίκτυπο στην απασχόληση). Στο διάστημα μεταξύ του τελευταίου τριμήνου του 2008 και του τελευταίου τριμήνου του 2010, η αγορά της ΕΕ συρρικνώθηκε κατά 33 %. Η μείωση της ζήτησης είχε επίσης ως αποτέλεσμα τη μείωση του κύκλου εργασιών και των παραγγελιών, με αρνητικές συνέπειες στην απασχόληση, στον επιμέρους κλάδο της κατασκευής (κυρίως με λιγότερη εποχική εργασία, μειωμένες ώρες εργασίας και αποζημιώσεις λόγω απόλυσης), καθώς και στους προμηθευτές προϊόντων προηγούμενου σταδίου, στις πωλήσεις, στη συντήρηση και την επισκευή (σύμφωνα με εκτιμήσεις, μείωση εργατικού δυναμικού κατά 25 % το 2010 σε σχέση με το 2007) ⁽⁵⁾.

Αυτό είναι το πλαίσιο στο οποίο υιοθετήθηκε η πρόταση COM(2010) 542 της Επιτροπής και το οποίο η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη για την κατάρτιση της γνωμοδότησής της.

3. Πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

3.1 Στις 4 Οκτωβρίου η Επιτροπή υιοθέτησε την πρόταση κανονισμού για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων. Η πρόταση αυτή χρησιμοποιεί την προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων, με τον κανονισμό πλαίσιο, για τον οποίο η ΕΟΚΕ διατυπώνει παρατηρήσεις, να υπόκειται σε διαδικασία συναπόφασης και στη συνέχεια να ακολουθούν τέσσερις κανονισμοί επιτροπολογίας (κατ'εξουσιοδότηση πράξεις) εντός του 2012:

1. Περιβαλλοντικές απαιτήσεις και απαιτήσεις όσον αφορά την επίδοση πρόωσης·
2. Απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων και συναφή θέματα·
3. Απαιτήσεις κατασκευής οχημάτων·
4. Πράξη εφαρμογής σχετικά με τις διοικητικές διατάξεις.

Σκοπός της Επιτροπής είναι η συνολική εφαρμογή της δέσμης μέτρων από την 1η Ιανουαρίου 2013.

3.2 Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την εν λόγω νομοθετική προσέγγιση, η οποία αποσκοπεί στη σταδιακή βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης και στην αύξηση των χαρακτηριστικών ασφάλειας των οχημάτων, καθώς και στην απλούστευση της νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου για τα οχήματα κατηγορίας L, στα οποία εισάγονται νέες υποκατηγορίες. Η εν λόγω απλούστευση θα οδηγήσει στην κατάργηση 13 οδηγιών και στην εφαρμογή των κανονισμών της UNECE ⁽⁶⁾, κατά περίπτωση. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την ανανεωμένη προσοχή που δίδεται στην εποπτεία της αγοράς, η οποία είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, καθώς και για την προστασία των καταναλωτών από προϊόντα που δεν συμμορφώνονται με τα σχετικά πρότυπα και προέρχονται κυρίως από τη Νοτιοανατολική Ασία.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόταση της Επιτροπής, ιδίως τον προοδευτικό της χαρακτήρα όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα σημεία τα οποία θα πρέπει να εξετασθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εξασφάλιση μιας ισόρροπης νομοθεσίας με μέτρα επωφελή σε επίπεδο κόστους, ιδίως έχοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του κλάδου και την τρέχουσα οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση.

4.2 Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, το πρώτο σημείο στο οποίο θα πρέπει να δοθεί προσοχή είναι το χρονοδιάγραμμα εισαγωγής των νέων χαρακτηριστικών των οχημάτων, το οποίο θα πρέπει να παρέχει στους κατασκευαστές ένα επαρκές χρονικό περιθώριο για την υλοποίηση των διαφόρων διατάξεων, αφότου εγκριθεί το πλήρες περιεχόμενο του κανονισμού και οι κατ'εξουσιοδότηση πράξεις. Δεδομένου ότι οι πράξεις αυτές θα ολοκληρωθούν στην καλύτερη περίπτωση κατά τα τέλη του 2012, η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι η εφαρμογή ολόκληρης της δέσμης μέτρων θα πρέπει να αρχίσει την 1η Ιανουαρίου 2014, ούτως ώστε οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές μηχανικών μερών να έχουν τα απαραίτητα χρονικά περιθώρια προσαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω περίοδος προσαρμογής είναι αναγκαία προκειμένου οι κατασκευαστές να γνωρίσουν και να κατανοήσουν τις νέες απαιτήσεις και, σε συνεργασία με τους προμηθευτές μηχανικών μερών, να αναπτύξουν τις κατάλληλες λύσεις για τη συμμόρφωση με τις προτεινόμενες διατάξεις.

⁽⁵⁾ Στοιχεία για την Ιταλία, ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Moto-ciclo e Accessori).

⁽⁶⁾ Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

4.3 Οι νέες απαιτήσεις πρέπει στη συνέχεια να εφαρμοσθούν στην παραγωγή, αλλά με εύλογο κόστος για τον καταναλωτή. Αυτό έχει εξαιρετική σημασία στις σημερινές οικονομικές συνθήκες. Η πρόσθετη ποσοστιαία αύξηση του κόστους για τον καταναλωτή, η οποία οφείλεται στην εφαρμογή των διαφόρων προτεινόμενων περιβαλλοντικών διατάξεων και διατάξεων ασφάλειας του κανονισμού, υπολογίζεται⁽⁷⁾ ότι θα κυμαίνεται μεταξύ 5 % και 10 % για τα προϊόντα ανώτερης βαθμίδας της αγοράς (μοτοσυκλότες κυβισμού άνω των 750cc) και έως και 30 % για τα προϊόντα χαμηλότερης βαθμίδας της αγοράς (μοτοσυκλότες κυβισμού κάτω των 300cc). Αυτή η αύξηση κατά 30 % είναι δυσανάλογη και μπορεί να περιορίσει την αγοραστική δύναμη των καταναλωτών, οδηγώντας στην επικράτηση ενός πιο παλαιού στόλου με αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και την ασφάλεια, καθώς και για τη βιομηχανία, την απασχόληση και την κοινωνία. Από ποσοτική άποψη, οι μοτοσυκλότες μικρού και μεσαίου κυβισμού αντιστοιχούν σε ποσοστό άνω του 80 % των αδειών κυκλοφορίας στην ΕΕ. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα οχήματα κυβισμού κάτω των 300cc αντιπροσωπεύουν τα δύο τρίτα των αδειών κυκλοφορίας στην ΕΕ και στην πλειονότητά τους εξυπηρετούν ανάγκες μετακίνησης στα αστικά κέντρα για κοινωνικούς και επαγγελματικούς σκοπούς.

4.4 Από περιβαλλοντική σκοπιά, το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα της Επιτροπής για την εισαγωγή των νέων περιβαλλοντικών σταδίων Euro είναι μεν ικανοποιητικό, η ΕΟΚΕ παρατηρεί όμως ότι η υβριδική τεχνολογία φαίνεται να «τιμωρείται» σε κάποιο βαθμό, με την ευθυγράμμίση της με τις οριακές τιμές του ντίζελ, ενώ τα υβριδικά οχήματα χρησιμοποιούν ως καύσιμο τη βενζίνη.

4.5 Σε επίπεδο ασφάλειας, η ΕΟΚΕ χαιρετίζει τη νομοθετική προσέγγιση όσον αφορά τα προηγμένα συστήματα πέδησης στις μοτοσυκλότες, επαναλαμβάνει⁽⁸⁾ όμως την ανάγκη κατάλληλης αξιολόγησης της σχέσης κόστους-οφέλους των διαφόρων συστημάτων, ανάλογα με τα προϊόντα και τους τρόπους χρήσης τους. Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ μιας τεχνολογικά ουδέτερης προσέγγισης στον τομέα των προηγμένων συστημάτων πέδησης, προκειμένου να παρασχεθεί στους κατασκευαστές η απαραίτητη ευελιξία και να δοθεί ώθηση στην καινοτομία προς όφελος των καταναλωτών.

4.6 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις προτεινόμενες ημερομηνίες εφαρμογής των διαφόρων διατάξεων για τις νέες εγκρίσεις τύπου, απαιτείται ωστόσο πρόσθετος χρόνος για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με μια υφιστάμενη έγκριση τύπου, λόγω των πρόσθετων επιπλοκών και του κόστους προσαρμογής τους.

4.7 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την έμφαση που δίδεται στα μέτρα κατά της παραποίησης των οχημάτων, των οποίων οι δυναμικές επιδόσεις περιορίζονται δια νόμου, καθώς και στις διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς, προκειμένου τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις περί έγκρισης τύπου να

μην μπορούν να διοχετευθούν στην αγορά της ΕΕ. Σε αυτόν τον τομέα, τα κράτη μέλη θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο με τη διεξαγωγή τακτικών ελέγχων στον στόλο και στα σημεία διανομής.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1 Σύμφωνα με το άρθρο 2 (2)(ζ), «τα οχήματα που προορίζονται κυρίως για χρήση εκτός δρόμου και έχουν σχεδιαστεί για μετακίνηση σε μη ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες» δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης της Επιτροπής. Αυτό δημιουργεί πρόβλημα στην υπάρχουσα παραγωγή οχημάτων αγώνων (trial) και αντοχής (enduro), τα οποία μέχρι σήμερα καλύπτονταν από τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου. Επίσης, δημιουργεί αβεβαιότητα, η οποία οφείλεται στην υποκειμενική ερμηνεία του αποκλεισμού άλλων «οριακών» οχημάτων. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη διατήρηση των οχημάτων αγώνων (trial) και αντοχής (enduro)⁽⁹⁾ στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, μεταξύ άλλων, για την αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, και ζητεί τη χρήση σαφών απαιτήσεων για την εισαγωγή των εξαιρέσεων από τα προηγμένα συστήματα πέδησης λόγω των ειδικών όρων χρήσης τους.

5.2 Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει επίσης τη διαγραφή του προαιρετικού ορίου ισχύος των 74 kW, το οποίο χρησιμοποιείται επί του παρόντος μόνο σε ένα κράτος μέλος της ΕΕ, στο πλαίσιο του στόχου ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ.

5.3 Η ΕΟΚΕ αμφισβητεί την αναλογικότητα της διάταξης περί χρήσης διαγνωστικών συστημάτων στα μοτοποδήλατα τύπου L1 και L2, δεδομένου ότι οι τεχνικές επιπτώσεις που συνδέονται με το μέτρο έχουν δυσανάλογο κόστος σε σχέση με το χαμηλό κόστος αγοράς των οχημάτων αυτών (περίπου 1 000 EUR). Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει τον κοινωνικό ρόλο των μοτοποδηλάτων στην εξασφάλιση πρόσβασης στην κινητικότητα, στην εκπαίδευση και στις ευκαιρίες απασχόλησης για τους νέους και τμήματα του πληθυσμού, για τα οποία αυτά τα οχήματα αποτελούν τον μοναδικό οικονομικό τρόπο μετακίνησης σε αστικά κέντρα και ιδίως σε αγροτικές περιοχές, όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι υποτυπώδεις.

5.4 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι τα όρια για τα οχήματα που παράγονται σε μικρές σειρές έχουν μειωθεί από τα 200 οχήματα στα 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), τα 50 (L5Ae), ακόμη και τα 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα όρια αυτά είναι πολύ χαμηλά και μη ρεαλιστικά για πολλές ΜΜΕ του κλάδου. Για τον λόγο αυτόν, η ΕΟΚΕ προτείνει να διατηρηθεί το όριο των 200 οχημάτων που ισχύει σήμερα, ώστε οι εν λόγω ΜΜΕ να έχουν τη δυνατότητα να υπόκεινται σε ορισμένες περιορισμένες εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου, οι οποίες είναι οικονομικά ασύμφορες για αυτό το είδος επιχειρήσεων.

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

⁽⁸⁾ CESE 1187/2010, «Στρατηγικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια έως το 2020», Σεπτέμβριος 2010.

⁽⁹⁾ Όπως ορίζεται στην οδηγία 2002/51/ΕΚ, άρθρο 2 παράγραφος 4.

5.5 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η πρόταση σχετικά με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα για τα τετράκυκλα τύπου L6e και L7e του Παραρτήματος I είναι πρόωρη. Ενώ η μέγιστη μάζα φαίνεται να παραμένει αμετάβλητη, γίνεται πλέον αναφορά στη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία. Η διάταξη αυτή, εκτός από το γεγονός ότι είναι πιο αυστηρή, δεν λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο του

πρόσθετου βάρους των νέων απαιτήσεων του Παραρτήματος II, ιδιαίτερα στις «εμπρόσθιες ή οπίσθιες προστατευτικές δομές». Με δεδομένο ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά αυτών των νέων απαιτήσεων θα πρέπει να καθοριστούν από τις κατ'εξουσιοδότηση πράξεις, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ο καθορισμός ανώτατων ορίων μάζας θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με βάση τις τεχνικές απαιτήσεις.

Βρυξέλλες, 19 Ιανουαρίου 2011.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON
