

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletről – Az Európai Parlament és a Tanács .../2010/EU rendelete a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről**

(COM(2010) 542 végleges – 2010/0271 (COD))

(2011/C 84/06)

Előadó: **Virgilio RANOCCHIARI**

2010. november 5-én a Tanács és 2010. október 19-én az Európai Parlament úgy határozott, hogy az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés (EUMSZ.) 114. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletről – Az Európai Parlament és a Tanács .../2010/EU rendelete a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről*

COM(2010) 542 végleges – 2010/0271 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2010. december 17-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2011. január 19–20-án tartott, 468. plenáris ülésén (a január 19-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az Európát 2008-ban sújtó gazdasági és pénzügyi válság a gépjárműipari ágazatot sem kímélte. A 2008 utolsó negyedétől 2010 utolsó negyedévéig tartó időszakban az EU piaca 33 %-kal esett vissza, ami a foglalkoztatásra is negatív hatást gyakorolt.

1.2 A jelenlegi helyzettől függetlenül az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság rendeletjavaslatát, amely egyebek közt két olyan, kényes kérdéssel – a közúti közlekedés biztonságával és a környezetvédelemmel – is foglalkozik, amelyek vonatkozásában már régóta esedékes egy jogalkotási kezdeményezés.

1.3 Az L kategóriájú járművek<sup>(1)</sup> társadalmi szerepet is betöltenek azáltal, hogy hozzájárulnak a városokban a dugók mérsékléséhez, és alternatívákat kínálnak az olyan vidéki területeken, ahol a tömegközlekedés nem megfelelő.

1.4 Az EGSZB ezért azt ajánlja, hogy – különösen a kisebb méretű, a mobilitást segítő termékek esetében – fordítsanak figyelmet arra, hogy a javasolt változások a fogyasztók általános költségeit csak bizonyos korlátok között növelhessék, és ezáltal el lehessen kerülni, hogy azok negatív hatást gyakoroljanak a piacra. Az EGSZB ennek megfelelően azt ajánlja, hogy a rendelet kellően hosszú bevezetési időt irányozzon elő a javasolt intézkedések végrehajtására, emellett legyen rugalmasabb a

kisebb járművekre előírt műszaki megoldásokat illetően, hogy ezek a járművek megfizethetőek maradjanak a fogyasztók számára.

## 2. Bevezetés

2.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, amely a motorkerékpár-ágazaton belül a típusjóváadáshoz és a piacfelügyelethez kapcsolódó számos kérdést kíván kezelni. Ez a régóta várt javaslat kellően ráirányítja a figyelmet a motorkerékpár-ágazatra, és arra, hogy a két-, három- és négykerékű járművek (L kategóriájú járművek) gyártására vonatkozóan milyen követelmények várhatók.

2.2 Az L kategóriájú járművekre jelenleg vonatkozó környezetvédelmi normák 2006-ban születtek.<sup>(2)</sup> Az Európai Bizottság további előrelépést javasol, és a következő évtized folyamán lépésről lépésre új Euro fokozatokat vezetne be. A javaslat járműbiztonsági rendelkezéseket is tartalmaz, mivel a motorkerékpárosok közúti biztonságának javítása az Európai Unió 2011–2020-as stratégiai célkitűzései között<sup>(3)</sup> is szerepel.

2.3 Ahogy egy korábbi EGSZB-veleményben<sup>(4)</sup> már említettük, a kétkerekű gépjárművek iparága az EU-ban a gazdaság és a munkahelyek szempontjából fontos szerepet játszik. Az európai termelés 90 %-a mintegy száz, közepes méretű gyártó cégnél zajlik, melyek különböző uniós országokban (főleg Olaszországban, az Egyesült Királyságban, Németországban,

<sup>(1)</sup> A L kategóriájú járművek közé a következők tartoznak: segédmotoros kerékpárok (L1e), háromkerékű segédmotoros kerékpárok (L2e), motorkerékpárok (L3e), oldalkocsis motorkerékpárok (L4e), triciklik (L5e), könnyű négykerékű motorkerékpárok (L6e), nehéz négykerékű motorkerékpárok (L7e).

<sup>(2)</sup> Az Euro2-t, illetve az Euro3-at a 2002/51/EK irányelv vezette be 2003-as, illetve 2006-os hatállyal.

<sup>(3)</sup> A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás, Európai Bizottság, 2010.

<sup>(4)</sup> HL C 354., 2010.12.28., 30. o.

Franciaországban, Spanyolországban és Ausztriában, valamint a Cseh Köztársaságban, Hollandiában, Portugáliában, Szlovéniában és Svédországban), továbbá Norvégiában és Svájcban működnek. Az európai gyártás fennmaradó 10 %-a számos kis- és nagyon kis méretű gyártó között oszlik meg. Az évi 8 millió eurós átlagos forgalom a kkv-k magas számát jelzi. 2007-ben a gyártási ágazat 25 000 főt foglalkoztatott, az alkatrész-gyártást, a forgalmazást és a karbantartást is magában foglaló teljes motorkerékpár-szektorban pedig a becslések szerint mintegy 150 000 ember dolgozott.

2.4 A gyártók helyzete igen eltérő, a globális szinten valamennyi szegmensben (különböző felhasználásra szánt és különböző hengerűrtartalmú motorokkal hajtott motorkerékpárok, különböző hengerűrtartalmú motorokkal hajtott robogók, segédmotoros kerékpárok, három- és négykerekű motorok) vagy csak a nagyon szakosodott szegmensekben aktívak mellett előfordulnak országos szinten, valamint a méretüket és a gyártási folyamatokat tekintve néha a kézművesség határát súrolva, helyi szinten működők is.

2.5 A 2008 utolsó negyedében jelentkező válság nyomán a teljes szektorban érezhetővé váltak a kereslet visszaesésének negatív hatásai, amelyek strukturális és foglalkoztatási szempontból súlyos következményekkel jártak (a kereslet 31 %-os csökkenése miatt 35 %-kal esett vissza a forgalom és a rendelések mennyisége, súlyosan érintve a foglalkoztatást is). A 2008 utolsó negyedétől 2010 utolsó negyedéig terjedő időszakban az uniós piac 33 %-kal esett vissza. Ez a kereslet-csökkenés a forgalom és a rendelések csökkenését is maga után vonta, és negatív hatással volt a foglalkoztatásra, a gyártási szektorban (főleg a kevesebb szezonális munka, a kevesebb munkaóra és a végkielégítések révén), valamint a gyártáshoz egyik oldalon kapcsolódó beszállításra, illetve a másik oldalon kapcsolódó értékesítésre, karbantartásra és javításra egyaránt (a becslések szerint 2010-re 2007-hez képest 25 %-kal csökkent a foglalkoztatottak létszáma <sup>(5)</sup>).

Az Európai Bizottság ilyen körülmények között fogadta el COM(2010) 542. számú javaslatát, amelyet az EGSZB e vélemény megfogalmazásakor figyelembe kíván venni.

### 3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 Október 4-én az Európai Bizottság elfogadta a „két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről” szóló rendeletjavaslatot. Ez a javaslat az „osztott szintű megközelítést” alkalmazza: míg a keretrendeletet – amelyről az EGSZB jelenleg állít össze észrevételeket – együtdöntési eljárás során fogadják el, az azt követő négy rendelet (felhatalmazáson alapuló jogi aktusok) elfogadására 2012 folyamán komitológiai eljárás keretei között kerül majd sor. A rendeletek tárgya a következő:

1. környezeti és meghajtási teljesítményre vonatkozó követelmények;
2. a funkcionális járműbiztonságra vonatkozó követelmények és az ezzel összefüggő kérdések;
3. a jármű szerkezetére vonatkozó követelmények;
4. a közigazgatási rendelkezéseket meghatározó végrehajtási aktus.

Az Európai Bizottság szándéka szerint a teljes csomag alkalmazása 2013. január 1-jével kezdődne meg.

3.2 Az EGSZB üdvözli ezt a jogalkotási megközelítést, amely a környezeti teljesítmény fokozatos javítására és a járműbiztonsági jellemzők javítására törekszik, emellett egyszerűsíteni kívánja az L kategóriájú járművek (amelyekre új alkategóriákat vezet be) típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályokat is. Ez az egyszerűsítés 13 irányelv hatályon kívül helyezését és lehetőség szerint az ENSZ/EGB <sup>(6)</sup> rendelkezéseinek alkalmazását vonja maga után. Az EGSZB támogatja azt is, hogy újból hangsúlyt fektessenek a piacfelügyeletre, ami az egyenlő versenyfeltételek biztosításához és a fogyasztóknak a – főleg Délkelet-Ázsiából érkező – nem megfelelő termékektől való védelméhez egyaránt szükséges.

### 4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB egészében véve pozitívan értékeli az Európai Bizottság javaslatát, különösen azt, hogy a rendelet alkalmazását folyamatosan kívánja bevezetni, úgy véli azonban, hogy az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak néhány szemponttal még foglalkoznia kellene ahhoz, hogy költséghatékony intézkedéseket tartalmazó, kiegyensúlyozott jogszabály szülessen, figyelembe véve mindenekelőtt az ágazat sajátosságait és a jelenlegi gazdasági és pénzügyi válságot.

4.2 Az EGSZB véleménye szerint az első figyelmet igénylő téma az új járműjellemezők bevezetésének menetrendje. A rendelet teljes tartalmának és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az elfogadásától számítva kellő időt kell biztosítani a gyártók számára a különböző előírásoknak való megfelelésre. Mivel a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat várhatóan legkorábban 2012 végén véglegesítik, az EGSZB véleménye szerint ahhoz, hogy a gyártóknak és alkatrész-beszállítóknak kellő idő álljon rendelkezésükre, a teljes intézkedéscsomag alkalmazását 2014. január 1-jétől kellene megkezdeni. Erre a felkészülési időre szükség van ahhoz, hogy a gyártók kellőképpen megismerjék az új követelményeket, és az alkatrész-beszállítókkal együtt kidolgozzák a megfelelő megoldásokat a javasolt előírások teljesítéséhez.

<sup>(5)</sup> Az ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori) Olaszországra vonatkozó adatai.

<sup>(6)</sup> Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága.

4.3 Az új követelményekhez ezután a termelésnek oly módon kell igazodnia, hogy az a fogyasztók számára elfogadható költségekkel járjon. Ez a jelenlegi gazdasági helyzetben különösen fontos. A rendeletben javasolt különböző környezetvédelmi és biztonsági előírások alkalmazása a fogyasztók számára a piac felső szegmensében (a 750 cm<sup>3</sup> feletti motorkerékpároknál) a becslések szerint <sup>(7)</sup> 5 és 10 % közötti, az alsó szegmensben (a 300 cm<sup>3</sup> alatti motorkerékpároknál) pedig akár 30 %-os további költségnövekedést jelent. Ez a 30 %-os növekedés aránytalanul magasnak tűnik, és azzal a kockázattal jár, hogy a fogyasztók kevesebbet vásárolnak majd, ami a forgalomban lévő motorok előrejedéséhez vezet, ez pedig mind a környezet és a biztonság szempontjából, mind pedig az iparágra, a foglalkoztatásra és társadalomra nézve hátrányos hatással jár. Mennyiség tekintetében a kis- és közepes hengerűrtartalmú, utazásra szolgáló motorkerékpárok adják az Unióban nyilvántartásba vett motorok több mint 80 %-át. Megjegyzendő, hogy a 300 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalom alatti járművek adják az EU-ban regisztrált motorok kétharmadát, és legtöbbször a városokba ingázók munkához és társadalmi élethez szükséges mobilitását teszik lehetővé.

4.4 Környezetvédelmi szempontból az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság által az új Euro környezetvédelmi fokozatok bevezetésére javasolt ütemtervet, bár megjegyzi, hogy a hibrid technológiát mintha némileg hátrányos helyzetbe hozták volna azzal, hogy határértékeit a dízeléhez igazították, holott ezek a járművek jelenleg benzinnel működnek.

4.5 Biztonsági szempontból az EGSZB üdvözli a motorkerékpárokon alkalmazott fejlett fékrendszerek jogalkotási megközelítését, azonban ismét kijelenti, <sup>(8)</sup> hogy megfelelően ki kell értékelni a különböző rendszerek költséghatékonyágát, az adott terméket és annak tipikus felhasználási módjait is figyelembe véve. Az EGSZB a fejlett fékrendszerek terén a technológiasemleges megközelítést támogatja, hogy a gyártók kellően rugalmasak tudjanak lenni, és a fogyasztók érdekében ösztönzést kapjon az innováció.

4.6 Az EGSZB támogatja az új típusjövőhagyásokra vonatkozó különböző előírások alkalmazására javasolt kezdőidőpontokat, a meglévő típusjövőhagyás alapján regisztrált járművek esetében azonban úgy látja, hogy az azokhoz való alkalmazkodással járó egyéb bonyodalmak és költségteher miatt több időre lenne szükség.

4.7 Az EGSZB azt is támogatja, hogy kiemeltebb szerepet kapjanak a dinamikus teljesítményükben jogszabály alapján korlátozott járműveken végzett szakszerűtlen beavatkozások ellen irányuló intézkedések, valamint a típusjövőhagyási rendelkezéseknek nem megfelelő járművek uniós piacra való bejutását megakadályozni hivatott piacfelügyeleti rendelkezések. Ezekben a

területeken a tagállamoknak is kulcsszerepet kell majd játszaniuk azzal, hogy rendszeresen ellenőrzik a forgalomban lévő járműveket és az értékesítőhelyeket.

## 5. Részletes megjegyzések

5.1 A 2. cikk 2. pontjának g) bekezdése szerint „az elsősorban terepjáró, azaz burkolat nélküli utakon való használatra szánt járművek” kikerülnek az európai bizottsági javaslat hatálya alól. Ez problémát jelent a trial és enduro osztályba tartozó járművek jelenlegi gyártása szempontjából, amelyre eddig típusjövőhagyási jogszabály vonatkozott, emellett bizonytalanságot teremt amiatt, hogy a kizárás szubjektíven értelmezve más, határesetként felfogható járművekre is vonatkozhat. Az EGSZB amellett foglalt állást, hogy a trial és enduro osztályba tartozó járművek – a negatív környezeti hatások elkerülése érdekében is – továbbra is a típusjövőhagyási jogszabály hatálya alá tartozzanak, <sup>(9)</sup> továbbá támogatja, hogy alkalmazzanak világos követelményeket a fejlett fékrendszerek megkövetelése alóli mentesítés beillesztése érdekében, ami speciális használati körülményeik miatt indokolt.

5.2 Az EGSZB ugyancsak üdvözli a 74 kW-os opcionális teljesítményhatár eltörlését, amelyet jelenleg csupán egyetlen uniós tagállamban alkalmaznak. Ez hozzájárul az EU belső piacának teljes megvalósításával összefüggő célok teljesüléséhez.

5.3 Az EGSZB kérdésesnek tartja az L1 és L2 segédmotoros kerékpárok esetében fedélzeti diagnosztikai rendszerek (OBD) alkalmazását megkövetelő előírás arányosságát, mivel az intézkedés műszaki vonzati aránytalan költséget jelentenek a járművek alacsony (1 000 euró körüli) beszerzési árához képest. Az EGSZB ki szeretné emelni a segédmotoros kerékpárok társadalmi szerepét, hiszen azok lehetővé teszik a fiatalok és a társadalom periferiáján élők számára a helyváltoztatást, valamint az oktatási és munkalehetőségekhez való hozzáférést. Számukra ezeknek a járműveknek a használata jelenti az egyéni mobilitás egyetlen megfizethető formáját, a városokban is, de különösen a vidéki területeken, ahol nemigen van tömegközlekedési alternatíva.

5.4 Az EGSZB szóvá teszi, hogy a „kis sorozat” határát a jelenlegi 200 járműről 100-ra (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50-re (L5Ae), sőt 20-ra (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae) csökkentették. Úgy véli, hogy ezek a határértékek túl alacsonyak, és az ágazatban működő számos kkv számára gyakorlati nehézségeket okoznak. Azt javasolja ezért, hogy maradjon meg a jelenlegi, 200 járműves határ, hogy ezek a kkv-k valamilyen mértékben mentességet élvezhessenek az ilyen, kisméretű vállalkozások számára megfizethetetlen költségekkel járó típusjövőhagyási követelmények alól.

<sup>(7)</sup> Forrás: ACEM. Lásd: [http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg\\_motorcycle/meeting\\_june\\_2009&vm=detailed&sb=Title](http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle/meeting_june_2009&vm=detailed&sb=Title)

<sup>(8)</sup> CESE 1187/2010, „Stratégiai közúti közlekedésbiztonsági iránymutatók 2020-ig”, 2010. szeptember.

<sup>(9)</sup> A 2002/51/EK irányelv 2. cikkének 4. bekezdésében foglalt meghatározás szerint.

5.5 Az EGSZB úgy véli, hogy az L6e és L7e négykerekű motorkerékpárokra az I. mellékletben javasolt maximális tömeg megállapítása még korai. A maximális tömeg változatlan marad, de immár a menetkész állapotban mért tömegre vonatkozik. Ez már önmagában véve is szigorúbb, de ráadásul még a II. mellékletben javasolt új követelmények – különösen az

„elülső és hátsó védőszerkezetek” – súlyra való kihatását sem veszi figyelembe. Mivel ezeknek az új követelményeknek a műszaki jellemzőit a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban kell majd rögzíteni, az EGSZB úgy véli, hogy a maximális tömegeket a műszaki követelmények fényében kellene megállapítani.

Kelt Brüsszelben, 2011. január 19-én.

*az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke*

Staffan NILSSON

---