

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. .../2010 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros**

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

(2011/C 84/06)

Pranešėjas **Virgilio RANOCCHIARI**

Taryba, 2010 m. lapkričio 5 d., ir Europos Parlamentas, 2010 m. spalio 19 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. .../2010 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros*

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

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2010 m. gruodžio 17 d. priėmė savo nuomonę.

468-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. sausio 19–20 d. (sausio 19 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę vieningai.

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Ekonomikos ir finansų krizė, smogusi Europai 2008 m., neaplenkė ir motociklų sektoriaus. Nuo paskutiniojo 2008 m. ketvirčio iki paskutinio 2010 m. ketvirčio ES rinka sumažėjo 33 proc., ir tai padarė neigiamą poveikį užimtumui.

1.2 Nepaisant šiuo metu susiklosčiusios padėties, EESRK palankiai vertina Europos Komisijos siūlomą reglamentą, kuriuo, be kita ko, iškeliami du svarbūs kelių saugumo ir aplinkos klausimai, dėl kurių teisės akto iniciatyvos laukiama jau seniai.

1.3 L kategorijos transporto priemonės<sup>(1)</sup> atlieka ir socialinį vaidmenį, kadangi sudaro sąlygas judumui, padeda mažinti spūstis miestuose ir suteikia alternatyvų kaimo vietovėse, kuriose viešasis transportas nėra labai išvystytas.

1.4 Todėl EESRK rekomenduoja apsvarstyti galimybes riboti bendrą vartotojo patiriamų sąnaudų didėjimą, kuri nulems siūlomi pakeitimai, visų pirma turit omeny mažesnius, judumui skirtus gaminius, kad būtų išvengta neigiamo poveikio rinkai. Taigi, EESRK rekomenduoja reglamentu numatyti tinkamą terminą siūlomoms priemonėms įgyvendinti ir suteikti daugiau

lankstumo techniniams sprendimams, reikalingiems mažesnėms transporto priemonėms, kad jos toliau būtų įperkamos vartotojui.

## 2. Įžanga

2.1 EESRK pritaria Europos Komisijos pasiūlymui išspręsti keletą su tipo patvirtinimu ir rinkos priežiūra motociklų sektoriuje susijusių klausimų. Pateikus šį ilgai lauktą pasiūlymą, motociklų sektoriui pagaliau skirtas deramas dėmesys atsižvelgiant į tai, kad bus nustatyti nauji dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių gamybos reikalavimai (L kategorijos transporto priemonėms).

2.2 Šiuo metu L kategorijos transporto priemonėms taikomi 2006 m. priimti aplinkos standartai<sup>(2)</sup>. Europos Komisija siūlo toliau siekti pažangos ir per dešimtmetį palaipsniui įvesti naujus Euro etapus. Pasiūlyme taip pat numatytos nuostatos dėl transporto priemonių saugumo, kadangi kelių saugumo didinimas motociklininkams yra vienas strateginių Europos Sąjungos tikslų 2011–2020 m. laikotarpiu<sup>(3)</sup>.

2.3 Kaip minėta ankstesnėje EESRK nuomonėje<sup>(4)</sup>, variklinių dviračių transporto priemonių pramonė yra svarbi ES ekonomikai ir užimtumui. 90 proc. visos Europos produkcijos pagamina apie šimtas vidutiniškai didelių ir vidutiniškai mažų gamintojų, kurie vykdo veiklą įvairiose ES valstybėse narėse

<sup>(1)</sup> L kategorijos transporto priemonėms priskiriami: L1 kategorijos mopedai, L2 kategorijos triračiai mopedai, L3 kategorijos motociklai, L4 kategorijos motociklai su priekaba, L5 kategorijos triračiai, L6 kategorijos lengvieji keturračiai, L7 kategorijos sunkieji keturračiai.

<sup>(2)</sup> Direktyva 2002/51/EB įvesti Euro 2 (nuo 2003 m.) ir Euro 3 (nuo 2006 m.) etapai.

<sup>(3)</sup> Kelių eismo saugos politikos kryptys, Europos Komisija, 2010 m.

<sup>(4)</sup> OL C 354, 2010 12 28, p. 30.

(daugiausia Italijoje, Jungtinėje Karalystėje, Vokietijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje ir Austrijoje, taip pat Čekijoje, Nyderlanduose, Portugalijoje, Slovėnijoje ir Švedijoje) bei Norvegijoje ir Šveicarijoje. Likusieji 10 proc. Europos produkcijos tenka mažiems ir labai mažiems gamintojams. Vidutinė apyvarta yra 8 mln. eurų; didelė jos dalis tenka MVĮ. 2007 m. gamybos sektoriuje dirbo 25 000, o visame motociklų sektoriuje (įskaitant detalių gamybą, platinimą ir techninę priežiūrą) – apie 150 000 darbuotojų.

2.4 Gamintojų padėtis yra labai nevienoda: kai kurie jų veikia pasaulinėje rinkoje – visuose jos segmentuose (įvairios paskirties motociklai su įvairaus darbinio tūrio cilindrais, motoroleriai su įvairaus darbinio tūrio cilindrais, mopedai, triračiai ir keturračiai motociklai) arba labai specializuotuose segmentuose, kiti vykdo veiklą nacionalinėse rinkose ar net vietinėse įmonėse, kurios savo dydžiu ir gamybos procesais kartais labiau primena amatų įmones.

2.5 Ši sektorių krizė ištiko paskutinįjį 2008 m. ketvirtį. Paklausa sumažėjimas visame sektoriuje turėjo skaudžių struktūrinių pasekmių ir neigiamai paveikė užimtumą (paklausai sumažėjus 31 proc., 35 proc. sumažėjo apyvarta ir užsakymų skaičius, tuo pačiu nukrito ir užimtumo lygis). Nuo paskutiniojo 2008 m. ketvirčio iki paskutinio 2010 m. ketvirčio ES rinka sumažėjo 33 proc. Sumažėjus paklausai, mažėjanti apyvarta ir užsakymų skaičius, taigi ir užimtumas, neigiamai paveikė ne tik gamybos sektorių (labiausiai sumažėjo sezoninio darbo, buvo sutrumpintos darbo valandos ir sumažintos išeitinės išmokos), bet ir žaliavų tiekėjus bei pardavimą vartotojams, techninę priežiūrą ir remontą (preliminariais duomenimis, 2007–2010 m. prarasta 25 proc. darbo jėgos<sup>(5)</sup>).

Europos Komisijos pasiūlymas COM(2010) 542 priimtas atsižvelgiant į šias aplinkybes. Rengdamas šią nuomonę, į jas ketina atsižvelgti ir EESRK.

### 3. Europos Komisijos pasiūlymas

3.1 Spalio 4 d. Europos Komisija priėmė pasiūlymą dėl Reglamento dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros. Šiame pasiūlyme nustatytas lygių atskyrimo principas: pagrindų reglamentas, dėl kurio EESRK teikia šias pastabas, bus priimtas pagal bendro sprendimo procedūrą, po to keturi reglamentai (deleguotieji teisės aktai) – pagal komitologijos procedūrą 2012 m.:

1. aplinkosauginio veiksmingumo ir varytuvo eksploataavimo reikalavimai;

2. transporto priemonės funkcinio saugumo ir susijusių dalykų reikalavimai;

3. transporto priemonės konstrukcijos reikalavimai;

4. įgyvendinimo teisės aktas, kuriuo reglamentuojamos administracinės nuostatos.

Europos Komisija planuoja taikyti visas šias priemones nuo 2013 m. sausio 1 d.

3.2 EESRK pritaria šiam teisėkūros metodui, kuriuo siekiama pamažu didinti aplinkosauginį veiksmingumą, patobulinti transporto priemonių saugumą gerinančias priemones ir supaprastinti L kategorijos (kuriai šiuo metu priskiriama naujų pakategorių) transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktus. Po tokio supaprastinimo bus panaikinta 13 direktyvų ir, kai tik įmanoma, bus taikomos JTEEK<sup>(6)</sup> taisyklės. EESRK taip pat pritaria, kad būtų vėl daug dėmesio skiriama rinkos priežiūrai, be kurios neįmanoma užtikrinti vienodų konkurencijos sąlygų ir apsaugoti vartotojų nuo reikalavimų neatitinkančių gaminių, daugiausia įvežamų iš Pietryčių Azijos šalių.

### 4. Bendrosios pastabos

4.1 EESRK pritaria visam Komisijos pasiūlymui, ypač laipsniškam priemonių įgyvendinimui, tačiau kai kuriuos jo aspektus dar reikia aptarti su Europos Parlamentu ir Taryba, kad priimtas teisės aktas būtų gerai suderintas su priemonių teigiamu poveikiu sąnaudoms, ypač atsižvelgiant į sektoriaus ypatumus ir dabartinę ekonomikos ir finansų krizę.

4.2 EESRK nuomone, pirmas svarstytinas dalykas yra naujųjų transporto priemonių savybių nustatymo terminai, kadangi po to, kai bus patvirtintas visas šio reglamento ir deleguotųjų teisės aktų turinys, gamintojams turės būti skirta pakankamai laiko įvairioms nuostatoms įgyvendinti. Kadangi deleguotuosius teisės aktus numatoma parengti ne anksčiau kaip 2012 m. pabaigoje, tam kad būtų suteikta pakankamai laiko gamintojams ir komponentų tiekėjams, EESRK nuomone, visas teisės aktų paketas turėtų būti pradėtas taikyti nuo 2014 m. sausio 1 d. Šis terminas būtinas, kad gamintojai spėtų susipažinti su naujais reikalavimais ir kartu su komponentų tiekėjais rastų tinkamus sprendimus siūlomoms nuostatoms įgyvendinti.

<sup>(5)</sup> Italijos duomenys, šaltinis ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

<sup>(6)</sup> Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija.

4.3 Naujieji reikalavimai turi būti įgyvendinti gamyboje ir vartotojui priimtiniomis sąnaudomis. Tai ypač svarbu dabartinėmis ekonominėmis aplinkybėmis. Manoma, kad dėl įvairių reglamente siūlomų nuostatų, susijusių su aplinkosauginių ir saugumo reikalavimų taikymu, papildomos vartotojo sąnaudos padidės<sup>(7)</sup> nuo 5 iki 10 proc. aukštesnių rinkos kainų gaminiams (motociklai virš 750 kubinių centimetrų) ir daugiau kaip 30 proc. žemesnių rinkos kainų gaminiams (motociklai iki 300 kubinių centimetrų). Šie papildomi 30 proc. atrodo neproporcingi ir gali sumažinti vartotojų pirkinį. Dėl šios priežasties transporto priemonių parkas sens, darys neigiamą įtaką aplinkai ir saugumui, pramonei, užimtumui ir visuomenei. Kalbant apie apimtis, motociklai, kuriais nuvažiuojami trumpi ir vidutinio nuotolio atstumai, sudaro daugiau kaip 80 proc. visų ES registruotų transporto priemonių. Reikia pažymėti, kad transporto priemonės iki 300 kubinių centimetrų sudaro du trečdalius ES registruotų transporto priemonių; tai daugiausia socialinio ir profesinio judumo mieste priemonės.

4.4 Aplinkosaugos požiūriu Komisijos siūlomi terminai, per kuriuos turi būti įdiegtos naujosios aplinkosaugos priemonės, yra tinkami, tačiau EESRK pažymi, kad hibridinei technologijai keliami reikalavimai atrodo nepagrįstai griežti, nes jie nustatyti pagal dyzelino ribines vertes, neatsižvelgiant į tai, kad hibridinėse transporto priemonėse šiuo metu naudojamas benzinai.

4.5 Saugos klausimu EESRK pritaria, kad teisės aktuose būtų nustatyti pažangiųjų stabdžių sistemų montavimo motocikluose reikalavimai, tačiau pakartoja<sup>(8)</sup>, kad būtina tinkamai įvertinti įvairių sistemų ekonominį efektyvumą atsižvelgiant į skirtingus gaminius ir jų naudojimo būdus. EESRK pritaria, kad nuostatos dėl pažangiųjų stabdžių sistemų turėtų būti neutralios technologijų atžvilgiu, nes taip gamintojai turėtų pakankamai laisvės ir būtų skatinamos inovacijos vartotojų labui.

4.6 EESRK pritaria siūlomoms įvairių naujų tipų patvirtinimo nuostatų taikymo datoms, tačiau atrodo, kad registruotų transporto priemonių esamų tipų patvirtinimo procedūroms būtina skirti daugiau laiko, nes pritaikyti bus sudėtingiau ir tam reikės papildomų sąnaudų.

4.7 EESRK taip pat pritaria, kad būtų sugriežtintos nuostatos dėl transporto priemonių, kurių dinaminės galimybės riboja įstatymai, klastojimo, taip pat ir rinkos priežiūros nuostatos, kad būtų galima išvengti tipo patvirtinimo reikalavimų neatitin-

kančių transporto priemonių įvežimo į ES rinką. Svarbų darbą šioje srityje atliks valstybės narės, reguliariai kontroliuodamos transporto priemonių parką ir platinimo vietas.

## 5. Konkrečios pastabos

5.1 Šis EK pasiūlymas pagal jo 2 straipsnio 2 dalies g punktą netaikomas transporto priemonėms, „kurios pirmiausia skirtos naudoti ne keliuose ir suprojektuotos važinėti negrįstais paviršiais“. Dėl to kyla esamų bandomųjų ir *enduro* transporto priemonių gamybos problemų, nes joms iki šiol buvo taikomi tipo patvirtinimo teisės aktai, taip pat trūksta tikrumo dėl kitų transporto priemonių, dėl kurių abejojama, ar joms gali būti netaikomi teisės aktai dėl subjektyvaus jų aiškinimo. EESRK pataria toliau taikyti tipo patvirtinimo teisės aktus bandomosioms ir *enduro* transporto priemonėms<sup>(9)</sup>, kad nebūtų kenkiama aplinkai, ir nustatyti aiškias taisykles, kada pažangiosios stabdžių sistemos nėra būtinos, atsižvelgiant į konkrečias jų naudojimo sąlygas.

5.2 EESRK taip pat pritaria, kad būtų panaikinta neprivalomoji 74 kW galios riba, šiuo metu taikoma tik vienoje ES valstybėje narėje, nes tai atitinka ES vidaus rinkos tikslus.

5.3 EESRK abejoja, ar nuostata, pagal kurią reikalaujama sumontuoti L1 ir L2 kategorijų mopeduose diagnostikos sistemą, yra proporcinga, nes šios nuostatos techninių reikalavimų vykdymas kainuotų neproporcingai daug palyginti su tų transporto priemonių maža pirkimo kaina (apie 1 000 eurų). EESRK ragina atkreipti dėmesį į mopedų svarbą visuomenei – jie didina judumą, ugdo ir atveria daugiau užimtumo galimybių jaunimui ir tiems visuomenės žmonėms, kuriems mopedai yra vienintelės įperkamos asmeninės transporto priemonės miestuose ir ypač kaimo vietovėse, kuriose galimybių naudotis visuomeniniu transportu nėra daug.

5.4 EESRK atkreipia dėmesį, kad sumažintos mažomis serijomis gaminamų transporto priemonių ribinės vertės: nuo 200 transporto priemonių (šiuo metu) iki 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) ar net 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). EESRK mano, kad šios vertės yra per mažos ir nepraktiškos daugeliui sektoriaus MVĮ, todėl siūlo palikti esamą 200 transporto priemonių ribinę vertę, kad šios MVĮ galėtų naudotis tam tikromis ribotomis lengvatomis dėl tipo patvirtinimo reikalavimų, ekonomiškai neįmanomų tokioms mažoms įmonėms.

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

<sup>(8)</sup> EESRK 1187/2010, „Saugaus kelių eismo strateginės gairės iki 2020 m.“, 2010 m. rugsėjo mėn.

<sup>(9)</sup> Kaip apibrėžta Direktyvos 2002/51/EB 2 straipsnio 4 punkte.

5.5 EESRK nuomone, I priede pateikiama didžiausia L6e ir L7e kategorijų keturračių masė siūloma per anksti. Nors atrodo, kad didžiausia masė nepakeista, dabar ji reiškia eksploatuojamos transporto priemonės masę. Tokia nuostata yra griežtesnė, be to, pagal ją neatsižvelgiama į II priede siūlomų naujų reikalavimų, visų pirma (bet ne tik) dėl „priekinių ir galinių apsaugos

konstrukcijų“, papildomą poveikį svoriui. Kadangi šių naujų reikalavimų technines charakteristikas reikės nustatyti deleguotuosiuose teisės aktuose, EESRK mano, kad didžiausią masę šiame etape nustatyti reikėtų atsižvelgiant į techninius reikalavimus.

2011 m. sausio 19 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*

Staffan NILSSON

---