

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. .../2010 par divu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību"

COM(2010) 542 galīgā redakcija – 2010/0271 (COD)

(2011/C 84/06)

Ziņotājs: **RANOCCHIARI kgs**

Padome 2010. gada 5. novembrī un Parlaments 2010. gada 19. oktobrī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. .../2010 par divu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību"

COM(2010) 542 galīgā redakcija – 2010/0271 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2010. gada 17. decembrī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 468. plenārajā sesijā, kas notika 2011. gada 19. un 20. janvārī (19. janvāra sēdē), vienprātīgi pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Ekonomikas un finanšu krīze, kas 2008. gadā smagi skāra Eiropu, ietekmēja arī motociklu sektoru. No 2008. gada pēdējā ceturksņa līdz 2010. gada pēdējam ceturksnim ES tirgus saruka par 33 %, negatīvi ietekmējot nodarbinātību.

1.2 Neraugoties uz pašreizējo stāvokli, EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas ierosināto regulu, kurā risināti arī ar ceļu satiksmes drošību un vidi saistīti jautājumi, pret kuriem jāizturas īpaši piesardzīgi un kuri likumdošanas ceļā jau sen bija jārisina.

1.3 "L" kategorijas transportlīdzekļi⁽¹⁾ ir arī sociālā ziņā nozīmīgi, jo tie nodrošina mobilitāti, palīdz samazināt sastrēgumus pilsētās un ir alternatīvs risinājums lauku rajonos, kur sabiedriskā transporta satiksme ir nepietiekama.

1.4 EESK tāpēc iesaka uzmanību velīt tam, lai ierobežotu patēriņa cenu vispārējo pieaugumu, kas saistīts ar ierosinātajām izmaiņām; šajā sakarā īpaša uzmanība jāvelta mazākiem uz mobilitāti orientētiem produktiem, lai izvairītos no turpmākas negatīvas ietekmes uz tirgu. Tādēļ EESK iesaka regulā paredzēt piemērotu pārejas termiņu, lai īstenotu ierosinātos pasākumus,

vienlaikus sekmējot elastīgākus tehniskos risinājumus mazu transportlīdzekļu attīstīšanā, lai patērētāji tos varētu iegādāties par pieņemamām cenām.

2. Ievads

2.1 EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas priekšlikumu, kura mērķis ir risināt vairākus jautājumus, kas saistīti ar tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību motociklu nozarē. Ilgi gaidītais priekšlikums motociklu nozarei sniedz nepieciešamo priekšstatu par gaidāmajām ražošanas prasībām attiecībā uz divu un trīs riteņu transportlīdzekļiem, kā arī kvadricikliem ("L" kategorijas transportlīdzekļiem).

2.2 Pašlaik "L" kategorijas transportlīdzekļiem piemērojot 2006. gadā noteiktos vides standartus⁽²⁾, Eiropas Komisijas ierosina turpināt šādu attīstību, šajā desmitgadē pakāpeniski ieviešot jaunus Eiropas standartus. Priekšlikumā ir iekļauti arī noteikumi ceļu satiksmes drošības jomā, jo drošāki satiksmes apstākļi motociklistiem ir viens no ES stratēģiskajiem mērķiem 2011.–2020. gadam⁽³⁾.

2.3 Kā minēts jau pieņemtā EESK atzinumā⁽⁴⁾, divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nozarei ir svarīga nozīme Eiropas Savienības ekonomikā un nodarbinātības jomā. Eiropā 90 % ražošanas veic aptuveni 100 vidēji lieli vai vidēji mazi ražotāji, kas darbojas dažādās ES dalībvalstīs (galvenokārt Itālijā, Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Francijā, Spānijā un Austrijā, kā arī

⁽¹⁾ "L" kategorijas transportlīdzekļi ir šādi: L1e mopēdi, L2e trīs riteņu mopēdi, L3e motocikli, L4e motocikli ar blakusvāģi, L5e trīsriteņi, L6e vieglie kvadricikli, L7e smagie kvadricikli.

⁽²⁾ Ar Direktīvu 2002/51/EK ievieša Euro2 standartu (kopš 2003. gada) un Euro3 standartu (kopš 2006. gada).

⁽³⁾ Ceļu satiksmes drošības pamatnostādnes, Eiropas Komisija, 2010.

⁽⁴⁾ OV C 354., 28.12.2010., 30. lpp.

Čehijas Republikā, Nīderlandē, Portugālē, Slovēnijā un Zviedrijā), kā arī Norvēģijā un Šveicē. Atlikušos 10 % ražošanas Eiropā veic vairāki mazi un ļoti mazi ražotāji. Vidējais apgrozījums — 8 miljoni EUR — liecina, ka nozarē darbojas daudzi MVU. Ražošanā 2007. gadā bija nodarbināti 25 000 strādājošo, savukārt visā motociklu nozarē (ieskaitot komplektējošo daļu ražošanu, izplatīšanu un tehnisko apkopi) bija nodarbināti aptuveni 150 000 strādājošo.

2.4 Ražotāju darbība ir atšķirīga — daži pasaules mēroga uzņēmumi darbojas visās jomās (dažādiem lietojumiem paredzēti motocikli ar dažādiem cilindru tilpumiem, motorrolleri ar dažādiem cilindru tilpumiem, mopēdi, tricikli un kvadricikli) vai ļoti specializētās jomās, savukārt citi ir valstu vai pat vietēja mēroga uzņēmumi, kas lieluma un ražošanas procesu ziņā dažkārt līdzinās amatnieku uzņēmumiem.

2.5 Minēto nozari 2008. gada pēdējā ceturksnī smagi ietekmēja krīze, un pieprasījuma samazināšanās negatīvās sekas bija jūtamas visā nozarē, radot ievērojamu negatīvu strukturālo ietekmi un nodarbinātības samazināšanos (pieprasījums samazinājās par 31 %, izraisot apgrozījuma un pasūtījumu samazināšanos par 35 %, kas savukārt nelabvēlīgi ietekmēja nodarbinātību). No 2008. gada pēdējā ceturksņa līdz 2010. gada pēdējam ceturksnim ES tirgus saruka par 33 %. Pieprasījuma samazināšanās izraisīja arī apgrozījuma un pasūtījumu kritumu, kas savukārt nelabvēlīgi ietekmēja nodarbinātību ražošanā (galvenokārt samazinājās sezonālais darbs, saīsinājās darba laiks un samazinājās atlaišanas pabalsti), kā arī starpproduktu piegādes un pakārtotās tirdzniecības jomā, transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu jomā (darbaspēks samazinājās par 25 % — dati par 2010. gadu salīdzinājumā ar 2007. gadu) ⁽⁵⁾.

Tāpēc Eiropas Komisija pieņēma priekšlikumu COM(2010) 542, un EESK minētos apstākļus vēlētos ņemt vērā šajā atzinumā.

3. Eiropas Komisijas priekšlikums

3.1 Eiropas Komisija 4. oktobrī pieņēma priekšlikumu regulai par divu vai trīs riteņu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību. Priekšlikumā izmantota “dalīto līmeņu pieeja”, proti, pamatregulu, par kuru EESK šajā atzinumā pauž viedokli, pašlaik pieņem saskaņā ar koplēmuma procedūru, un pamatregulai 2012. gadā sekos četras regulas (deleģētie tiesību akti), kuras pieņems saskaņā ar komitoloģijas procedūru un kurām būs šādi temati:

⁽⁵⁾ Dati par Itāliju, ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

1. ekoloģiskās un dzinēju veiktspējas prasības;
2. transportlīdzekļa funkcionālās drošības prasības un ar tām saistītie jautājumi;
3. transportlīdzekļa uzbūves prasības;
4. administratīvo noteikumu īstenošanas akts.

Eiropas Komisija iecerējusi, ka minēto tiesību aktu kopums stāsies spēkā 2013. gada 1. janvārī.

3.2 EESK atzinīgi vērtē šo likumdošanas iniciatīvu, kuras mērķis ir pakāpeniski uzlabot vides standartus un uzlabot transportlīdzekļu drošību, kā arī vienkāršot tiesību aktus par tipa apstiprinājuma kārtību “L” kategorijas transportlīdzekļiem, kam ievieš jaunas apakškategorijas. Šāda vienkāršošana dos iespēju atcelt 13 direktīvas un, kad vien iespējams, piemērot ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) ⁽⁶⁾ noteikumus. EESK atbalsta arī to, ka atkal pastiprināti tiek pievērsta uzmanība tirgus uzraudzībai, kas nepieciešama, lai nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus un pasargātu patērētājus no neatbilstošiem produktiem, ko ražo galvenokārt Dienvidaustrumāzijas valstīs.

4. Vispārīgas piezīmes

4.1 EESK kopumā pozitīvi vērtē Eiropas Komisijas priekšlikumu, it īpaši pakāpeniskos ieviešanas termiņus, tomēr Eiropas Parlamentam un Padomei vajadzētu pievērst uzmanību dažiem tā aspektiem, lai izstrādātu līdzsvarotus tiesību aktus, kuros paredzēti rentabli pasākumi, it īpaši, ņemot vērā nozares īpatnības un pašreizējo ekonomikas un finanšu krīzi.

4.2 EESK uzskata, ka vispirms jāvelta uzmanība termiņiem, kad jāievieš jaunie transporta līdzekļa raksturlielumi. Ražotājiem jādod pietiekams pārejas posms, lai īstenotu dažādos noteikumus, līdzko pilnībā būs pieņemta regula un deleģētie tiesību akti. Tā kā deleģēto tiesību aktu izstrādi paredzēts pabeigt ātrākais 2012. gada beigās, EESK uzskata, ka visu tiesību aktu kopumu vajadzētu sākt piemērot no 2014. gada 1. janvāra, lai ražotājiem un komplektējošo daļu piegādātājiem dotu nepieciešamo pārejas laiku. Šis pārejas posms ir vajadzīgs, lai ražotāji pietiekami iepazītos ar jaunajām prasībām un kopīgi ar komplektējošo daļu piegādātājiem rastu piemērotus risinājumus, kā īstenot ierosinātos noteikumus.

⁽⁶⁾ ANO Eiropas Ekonomikas komisija.

4.3 Jaunās prasības tad jāpiemēro ražošanā, nodrošinot pieņemamas patēriņa cenas. Tas ir īpaši svarīgi pašreizējā ekonomiskajā situācijā. Tiek lēsts (⁷), ka patēriņa cenu papildu pieaugums, ko izraisīs regulā ierosinātie dažādie vides un drošības noteikumi, būs robežās no 5 % līdz 10 % augstu cenu ražojumu tirgū (motocikli virs 750 zirgspēkiem) un līdz 30 % zemu cenu ražojumu tirgū (motocikli zem 300 zirgspēkiem). Šis 30 % pieaugums ir neproporcionāls un rada risku, ka patērētāji attiecīgos produktus pirks mazāk un transporta līdzekļi kļūs nolietotāki, un tas savukārt negatīvi ietekmēs vidi un drošību, kā arī rūpniecību, nodarbinātību un sabiedrību kopumā. Runājot par apjomu, jāatzīmē, ka mazu un vidēju motociklu īpatsvars veido vairāk nekā 80 % no Eiropas Savienībā reģistrētajiem motocikliem. Jānorāda, ka transportlīdzekļi, kuru jauda nepārsniedz 300 zirgspēkus, veido divas trešdaļas no ES reģistrētajiem transportlīdzekļiem, un vairumu no tiem izmanto pilsētās, lai nodrošinātu sociālu un profesionālu mobilitāti.

4.4 EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas ierosināto grafiku jauno vides aizsardzības pasākumu (*Euro standartu*) ieviešanai, vienlaikus norādot, ka pret hibrīdajām tehnoloģijām zināmā mērā ir netaisnīga attieksme, t.i., uz tām attiecinātas tādas pašas robežvērtības kā uz dīzeļdegvielu, lai arī pašlaik šajos transportlīdzekļos izmanto benzīnu.

4.5 Drošības jomā EESK atzinīgi vērtē likumdošanas priekšlikumus attiecībā uz uzlabotajām bremžu sistēmām motociklos, bet vēlreiz uzsver (⁸) nepieciešamību pienācīgi novērtēt atšķirīgo sistēmu rentabilitāti atkarībā no produktu un to pielietojuma veida. EESK atbalsta tehnoloģiski neitrālu pieeju uzlabotu bremžu sistēmu jomā, lai patērētāju interesēs nodrošinātu ražotājus ar nepieciešamo elastīgumu un veicinātu inovāciju.

4.6 Lai gan EESK atbalsta ierosinātos ieviešanas termiņus dažādajiem noteikumiem par jauniem tipa apstiprinājumiem, nepieciešams papildu laiks transportlīdzekļiem, kas reģistrēti saskaņā ar pastāvošo tipa apstiprinājuma kārtību, ņemot vērā dažādos sarežģījumus un papildu izmaksas saistībā ar to pielāgošanu.

4.7 EESK atzinīgi vērtē arī to, ka pastiprināta uzmanība pievērsta pasākumiem, lai novērstu manipulācijas ar transporta līdzekļiem, kuru dinamiskie ekspluatācijas parametri ir ierobežoti ar likumu, un tirgus uzraudzības noteikumiem, lai novērstu, ka ES tirgū iekļūst transportlīdzekļi, kas neatbilst tipa apstipri-

nājuma noteikumiem. Šajās jomās arī dalībvalstīm būs nozīmīga loma, nodrošinot regulāras transportlīdzekļu un izplatīšanas vietu kontroles.

5. Īpašas piezīmes

5.1 Ar priekšlikuma regulai 2. panta 2. punkta g) apakšpunktu "transportlīdzekļi, ko galvenokārt paredzēts izmantot apvidū, kur nav ceļa, un kas projektēti braukšanai pa virsmām bez ceļa seguma" nav iekļauti Eiropas Komisijas priekšlikuma darbības jomā. Tas rada ne tikai sarežģījumus *trial* un *enduro* tipa transportlīdzekļu ražošanā, jo līdz šim uz tiem attiecas tipa apstiprināšanu regulējošie tiesību akti, bet arī nenoteiktību, jo minētos izņēmumus (transportlīdzekļi, kuri ir tuvu kategorijas robežai) var interpretēt subjektīvi. EESK atbalsta *trial* un *enduro* tipa transportlīdzekļu (⁹) iekļaušanu tipa apstiprināšanu regulējošo tiesību aktu darbības jomā, lai izvairītos arī no negatīvās ietekmes uz vidi. EESK arī atbalsta skaidru prasību noteikšanu, lai iekļautu izņēmumus attiecībā uz uzlabotām bremžu sistēmām to specifiskā pielietojuma dēļ.

5.2 EESK atzinīgi vērtē fakultatīvā jaudas ierobežojuma līdz 74 kW (ko pašreiz piemēro tikai vienā ES dalībvalstī) svītrosānu, jo tas atbilst Eiropas Savienības iekšējā tirgus izveides mērķiem.

5.3 EESK apšaubu noteikuma par iebūvēto diagnostiku L1 un L2 kategorijas mopēdiem atbilstību, ņemot vērā to, ka ar pasākumu saistītās tehniskās izmaksas nav samērīgas ar šādu transportlīdzekļu zemajām cenām (ap 1 000 euro). EESK vēlas uzsvērt, ka mopēdi ir sociālā ziņā nozīmīgi, t.i., tie nodrošina mobilitātes, izglītības un darba iespējas jauniešiem un cilvēkiem, kam šāds transporta līdzekļa veids ir vienīgais privātā transporta veids, kuru viņi var atļauties pilsētās un it īpaši lauku apgabalos, kur sabiedriskā transporta satiksme ir nepietiekama.

5.4 EESK atzīmē, ka ierobežojumi "mazās sērijās" ražotajiem transportlīdzekļiem samazināti no līdzšinējiem 200 transportlīdzekļiem uz 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be apakškategorijās), 50 (L5Ae apakškategorijā) un pat 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae apakškategorijās) transportlīdzekļiem. EESK uzskata, ka minētie limiti ir pārāk zemi un nepraktiski daudzajiem MVU, kas darbojas nozarē; tāpēc EESK ierosina saglabāt pašreiz piemērojamo ierobežojumu 200 transportlīdzekļu apmērā, lai šiem MVU varētu piešķirt dažas ierobežotas atkāpes no tipa apstiprinājuma prasībām, kuras šādiem maziem uzņēmumiem no finansiālā viedokļa nav pieņemamas.

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

(⁸) CESE 1187/2010, "Ceļu satiksmes drošības stratēģiskās pamatnostādnes līdz 2020. gadam", 2010. gada septembris.

(⁹) Kā noteikts Direktīvas 2002/51/EK 2. panta 4. punktā.

5.5 EESK uzskata, ka ir pārāgri ieviest ierosināto maksimālo masu L6e un L7a apakš kategorijas kvadricikliem, kas iekļauti I pielikumā. Lai gan transportlīdzekļa maksimālā masa nav mainīta, to tagad dēvē par transportlīdzekļa masu braukšanas kārtībā. Kaut arī tā pati par sevi ir lielāka, to nosakot, nav ņemts vērā, ka masu palielinās arī II pielikumā ierosinātās jaunās

prasības, it īpaši tās (bet ne tikai tās), kas attiecas uz “priekšējām un aizmugures aizsargstruktūrām”. Tā kā jauno prasību tehniskās iezīmes jānosaka ar deleģētajiem tiesību aktiem, EESK uzskata, ka maksimālās masas robežvērtības noteikšana būtu jāveic, ņemot vērā tehniskās prasības.

Briselē, 2011. gada 19. janvārī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs*
Staffan NILSSON
