

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady: Nariadenie (EÚ) č. .../2010 Európskeho parlamentu a Rady o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek“

[KOM(2010) 542 v konečnom znení – 2010/0271 (COD)]

(2011/C 84/06)

Spravodajca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rada 5. novembra 2010 a Európsky parlament 19. októbra 2010 rozhodli podľa článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, že s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom prekonzultujú

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady: Nariadenie (EÚ) č. .../2010 Európskeho parlamentu a Rady o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek“

KOM(2010) 542 v konečnom znení – 2010/0271 (COD).

Odborná sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 17. decembra 2010.

Na svojom 468. plenárnom zasadnutí 19. a 20. januára 2011 (schôdza z 19. januára 2011) Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal jednomyseľne nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Hospodárska a finančná kríza, ktorá zasiahla Európu v roku 2008 sa nevyhla ani motocyklovému odvetviu. V období od posledného štvrťroka 2008 po posledný štvrťrok 2010 trh EÚ poklesol o 33 %, čo malo nepriaznivý vplyv na zamestnanosť.

1.2 Napriek súčasnemu stavu EHSV víta nariadenie navrhované Európskou komisiou, ktoré sa okrem iného zaoberá dvomi citlivými oblasťami, ako je bezpečnosť cestnej premávky a ochrana životného prostredia, pre ktoré sa už dávno očakávala legislatívna iniciatíva.

1.3 Vozidlá kategórie L⁽¹⁾ zohrávajú aj sociálnu úlohu, pretože umožňujú mobilitu, pomáhajú znižovať dopravné zaťaženie v mestách a ponúkajú alternatívu na vidieku, kde je nedostatočná verejná doprava.

1.4 EHSV preto odporúča venovať pozornosť obmedzeniu celkového zvyšovania spotrebiteľských nákladov vyplývajúcich z navrhovaných zmien, osobitne pri menších výrobkoch zameraných na mobilitu, aby sa ďalej zabránilo negatívnemu vplyvu na trh. EHSV preto odporúča, aby nariadenie stanovovalo primerané zavádzacie obdobie na implementáciu navrhovaných opatrení a umožňovalo väčšiu pružnosť uplatňovania technických riešení pri menších vozidlách, ktoré by tak zostali pre spotrebiteľov cenovo dostupné.

(¹) Kategória L zahŕňa: L1e – malé motocykle, L2e – trojkolesové vozidlá, L3e – motocykle, L4e – motocykle s postranným vozíkom, L5e – motorové trojkolky, L6e – ľahké štvorkolky, L7e – ťažké štvorkolky.

2. Úvod

2.1 EHSV víta návrh Európskej komisie, ktorého cieľom je riešiť viaceré problémy súvisiace s typovým schvaľovaním a trhovým dohľadom v motocyklovom odvetví. Tento dlho očakávaný návrh poskytuje motocyklovému odvetviu nevyhnutný prehľad o nadchádzajúcich požiadavkách na výrobu dvoj-, troj- a štvorkolesových vozidiel kategórie L.

2.2 V súčasnosti sa pri vozidlách kategórie L uplatňujú normy ochrany životného prostredia pochádzajúce z roku 2006 (²) a Európska komisia navrhuje, aby sa v tomto desaťročí pokračovalo v postupnom zavádzaní nových európskych limitov. Návrh tiež obsahuje ustanovenia o bezpečnosti vozidiel, pretože zlepšenie bezpečnosti motocyklistov v cestnej premávke je jedným zo strategických cieľov Európskej únie na roky 2011 – 2020 (³).

2.3 Ako sa už spomínalo v predchádzajúcom stanovisku ESHV (⁴), sektor dvojkolesových motorových vozidiel má v EÚ značný význam pre hospodárstvo a zamestnanosť. Asi sto stredne veľkých a stredne malých výrobcov, ktorí produkujú v rôznych krajinách EÚ (hlavne v Taliansku, Spojenom kráľovstve, Nemecku, Francúzsku, Španielsku a Rakúsku, ale aj v Česku, Holandsku, Portugalsku, Slovinsku a Švédsku), a takisto v Nórsku a Švajčiarsku, vyrobí 90 % európskej produkcie. Zvyšných 10 % európskej produkcie si rozdeľujú malí alebo veľmi malí výrobcovia. Priemerný obrat

(²) Smernica 2002/51/ES, ktorou sa zaviedli limity Euro 2 (od roku 2003) a Euro 3 druhú etapu (od roku 2006).

(³) Politické usmernenia o bezpečnosti cestnej premávky, Európska komisia, 2010.

(⁴) Ú. v. C 354, 28.12.2010, s. 30.

8 miliónov eur svedčí o značnom počte malých a stredných podnikov. V roku 2007 zamestnávalo výrobné odvetvie 25 000 ľudí, zatiaľ čo celé motocyklové odvetvie (vrátane výroby súčiastok, distribúcie a opravovní) zamestnávalo okolo 150 000 ľudí.

2.4 Situácia výrobcov je veľmi rozmanitá. Niektoré svetové podniky pôsobia vo všetkých segmentoch (motocykle na rôzne použitie s rôznym zdvihovým objemom valcov, skútre s rôznym zdvihovým objemom valcov, malé motocykle, troj- a štvorkolesové motocykle) alebo vo veľmi špecializovaných segmentoch, kým iné pôsobia celoštátne alebo dokonca miestne a majú niekedy vzhľadom na svoju veľkosť a svoje výrobné postupy bližšie k remeselnej výrobe.

2.5 Keď odvetvie v poslednom štvrtroku 2008 postihla kríza a poklesol dopyt, v celom odvetví to vyvolalo rad ťaživých následkov, ktoré nepriaznivo ovplyvnili jeho štruktúru a zamestnanosť v ňom (dopyt sa znížil o 31 %, následne sa znížil obrat o 35 %, čo malo negatívny dosah na zamestnanosť). Za obdobie od posledného štvrtroku 2008 po posledných štvrtrok 2010 trh v EÚ poklesol o 33 %. Tento pokles dopytu spôsobil aj pokles obratu a objednávok a mal nepriaznivé účinky na zamestnanosť vo výrobných podnikoch (väčšinou úbytkom sezónnej práce, skrátením pracovného času a vyplácaním odstupného), ako aj u ich dodávateľov, predajcov a v údržbárskych a opravárskych podnikoch (pri pracovných silách sa odhaduje pokles o 25 % v roku 2010 oproti roku 2007 ⁽⁵⁾).

Toto je stav, ktorý bol pri schvaľovaní návrhu Európskej komisie KOM(2010) 542 a ktorý by chcel EHSV vo svojom stanovisku zohľadniť.

3. Návrh Európskej komisie

3.1 Európska komisia schválila 4. októbra nariadenie o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek V návrhu sa využíva viacúrovňový prístup s rámcovým nariadením, ku ktorému EHSV v súčasnosti pripravuje pripomienky, ktoré prejde spolurozhodovaním a za ktorým budú v priebehu roku 2012 nasledovať štyri komitologické nariadenia (delegované predpisy) k týmto témam:

1. požiadavky týkajúce sa environmentálnych a pohonných vlastností,

⁽⁵⁾ V Taliansku podľa údajov združenia ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

2. požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidla a súvisiace záležitosti,

3. požiadavky na konštrukciu vozidla,

4. vykonávací predpis o administratívnych ustanoveniach.

Zámerom Európskej komisie je uplatňovať celý balík predpisov od 1. januára 2013.

3.2 EHSV víta tento legislatívny prístup, ktorého cieľom je postupné zlepšovanie ekologických vlastností a zvyšovanie bezpečnosti vozidiel, ako aj dosiahnutie zjednodušenia právnych predpisov o typovom schvaľovaní vozidiel kategórie L, v ktorej sú zavedené nové podkategórie. Výsledkom zjednodušenia bude zrušenie 13 smerníc a uplatňovanie predpisov EHK OSN ⁽⁶⁾ vždy, keď to bude možné. Okrem toho EHSV podporuje úsilie znovu klásť dôraz na trhový dohľad, ktorý je nevyhnutný na vytvorenie rovnakých podmienok činnosti a na ochranu spotrebiteľov pred výrobkami nezodpovedajúcimi predpisom o zhode väčšinou pochádzajúcimi z juhovýchodnej Ázie.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 EHSV celkovo kladne hodnotí návrh Európskej komisie, osobitne jeho pokrokovosť, pokiaľ ide o dátumy účinnosti, avšak niektoré aspekty si ešte vyžadujú pozornosť Európskeho parlamentu a Rady, aby sa dospelo k právnenému predpisu vyváženému z hľadiska nákladov a prínosu, obzvlášť s ohľadom na osobitosti odvetvia a súčasnú hospodársku a finančnú krízu.

4.2 Prvou vecou, ktorej treba v stanovisku EHSV venovať pozornosť je kalendár zavádzania jednotlivých prvkov nových vozidiel, ktorý musí výrobcom poskytnúť dostatočné prípravné obdobie na uplatňovanie rozličných ustanovení, kým sa schváli celý obsah nariadenia i delegovaných predpisov. Vzhľadom na to, že dokončenie delegovaných predpisov sa očakáva najskôr koncom roku 2012 je EHSV presvedčený, že dátumom začiatku uplatňovania celého balíka by mal byť 1. január 2014, aby sa výrobcom a dodávateľom súčiastok poskytlo dostatočné obdobie na prípravu. Toto prípravné obdobie je pre výrobcov nevyhnutné, aby mali dostatočne jasno v nových požiadavkách a aby spolu s dodávateľmi súčiastok vyvinuli vhodné riešenia na splnenie navrhovaných ustanovení.

⁽⁶⁾ Európska hospodárska komisia Organizácie Spojených národov.

4.3 Nové požiadavky sa potom musia pri výrobe uplatňovať s nákladmi, ktoré budú pre spotrebiteľa prijateľné. To je v súčasnej hospodárskej situácii obzvlášť dôležité. Odhaduje sa, že nárast nákladov pre spotrebiteľa vyplývajúcich z rozličných ekologických a bezpečnostných požiadaviek navrhovaných v nariadení sa bude pohybovať od 5 % do 10 % pri vyšších triedach týchto vozidiel (motocykle so zdvihovým objemom valcov nad 750 cm³) a do 30 % pri nižších triedach (motocykle so zdvihovým objemom valcov do 300 cm³)⁽⁷⁾. Toto 30 % zvýšenie sa javí ako disproporčné a hrozí, že sa zmení postoj kupujúcich, výsledkom čoho bude starnúci vozový park s nepriaznivými vplyvmi na životné prostredie a bezpečnosť, a takisto na priemysel, zamestnanosť a spoločnosť. Pokiaľ ide o počty, malé a stredné motocykle určené na bežnú dopravu predstavujú viac ako 80 % vozidiel tejto kategórie evidovaných v EÚ. Treba poznamenať, že vozidlá so zdvihovým objemom valcov do 300 cm³ predstavujú dve tretiny vozidiel tejto kategórie evidovaných v EÚ, z ktorých väčšina je prostriedkom súkromnej a pracovnej mobility v mestách.

4.4 Z hľadiska ochrany životného prostredia je časový plán zavedenia nových európskych emisných limitov, ktorý Európska komisia navrhuje, vítaný, hoci EHSV konštatuje, že sa zdá, ako by boli hybridné technológie do určitej miery znevýhodňované, keď sa porovnávajú s medznými hodnotami pri motorovej naftě, hoci tieto vozidlá ako palivo využívajú benzín.

4.5 Pokiaľ ide o bezpečnosť, EHSV víta legislatívny prístup k vyspelým brzdovým systémom motocyklov, opakuje však, že je potrebné riadne vyhodnotiť nákladovú efektívnosť rozličných systémov v závislosti od rozličných produktov a spôsobov ich využívania⁽⁸⁾. EHSV podporuje technologicky neutrálny prístup v oblasti pokrokových brzdových sústav, aby sa výrobcom poskytla nevyhnutná pružnosť a aby sa stimulovali inovácie v záujme spotrebiteľov.

4.6 EHSV podporuje navrhované dátumy začiatku účinnosti jednotlivých ustanovení o novom typovom schvaľovaní, javí sa však, že pre mimoriadne komplikácie a náklady spojené s úpravami bude potrebný ďalší čas pri vozidlách, ktoré boli zaevidované na základe jestvujúceho typového schválenia.

4.7 EHSV takisto podporuje väčšie zameranie na opatrenia proti neoprávnenej manipulácii pri vozidlách, ktorých dynamické vlastnosti sú obmedzené právnym predpisom, a na ustanovenia o trhovom dohľade, aby sa na trh EÚ nedostávali

vozidlá, ktoré sa nezhodujú s požiadavkami typového schválenia. V týchto oblastiach budú musieť kľúčovú úlohu zohrávať aj členské štáty pravidelnými kontrolami vozidiel a pri distribúcii.

5. Konkrétne pripomienky

5.1 Podľa článku 2 ods. 2 písm. g) boli z pôsobnosti predpisu navrhovaného Komisiou vyňaté „vozidlá primárne určené na použitie v teréne a konštruované na jazdu na nespevnených povrchoch“. Spôsobuje to problém pri jestvujúcich trialových a endurových motocykloch, na ktoré sa až doteraz vzťahovali právne predpisy o typovom schvaľovaní a takisto vzniká neistota z dôvodu subjektívnej interpretácie vyňatia iných vozidiel, ktoré sú na hranici niektorej kategórie. EHSV je za zachovanie pôsobnosti právnych predpisov o typovom schvaľovaní aj pri trialových a endurových motocykloch⁽⁹⁾, čím by sa zabránilo aj negatívnym vplyvom na životné prostredie, lebo by sa uplatňovali jasné požiadavky pri zapracovávaní tých výnimiek z pokrokových brzdových sústav, ktoré sú nevyhnutné vzhľadom na špecifické podmienky používania týchto motocyklov.

5.2 EHSV takisto víta vypustenie nepovinného výkonového obmedzenia 74 kW, ktoré sa teraz používa iba v jednom členskom štáte EÚ, keďže to podporuje ciele zavŕšenia vnútorného trhu EÚ.

5.3 EHSV spochybňuje proporcionalitu ustanovení, ktorými sa požaduje používanie palubnej diagnostiky pri malých motocykloch triedy L1 a L2, keďže technické dôsledky spojené s týmto opatrením majú neúmerne vysoké náklady v porovnaní s nízkymi nákladmi na nákup týchto vozidiel (okolo 1 000 eur). EHSV by chcel zdôrazniť spoločenskú úlohu malých motocyklov pri umožňovaní mobility, dostupnosti vzdelávania a pracovných príležitostí pre mladých ľudí a okrajové vrstvy obyvateľstva, pre ktoré tieto vozidlá predstavujú cenovo dostupnú formu súkromnej mobility v mestách a osobitne na vidieku, kde sú alternatívy verejnej dopravy obmedzené.

5.4 EHSV si všimá, že limity pre malé série sa znížili zo súčasných 200 vozidiel na 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae), ba dokonca 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). EHSV zastáva názor, že tieto limity sú príliš nízke a nepraktické pre mnohé malé a stredné podniky pôsobiace v odvetví. EHSV preto navrhuje zachovať súčasný platný limit 200 vozidiel, aby sa týmto malým a stredným podnikom umožnili určité obmedzené výnimky z požiadaviek typového schvaľovania, ktoré sú pre takéto malé podniky ekonomicky neúnosné.

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

⁽⁸⁾ „Strategické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky do roku 2020“, september 2010, CESE 1187/2010.

⁽⁹⁾ Ako to stanovuje smernica 2002/51/ES, článok 2 ods. 4.

5.5 EHSV je presvedčený, že povolená celková hmotnosť štvorkolesových vozidiel kategórie L6e a L7e navrhovaná v prílohe I je stanovená predčasne. Kým povolená celková hmotnosť sa zdá byť nezmenená, v skutočnosti ide teraz o pohotovostnú hmotnosť. Nielen, že je to samo o sebe prísnejšie, ale nezohľadňuje sa ani prírastok hmotnosti spôso-

bený navrhovanými novými požiadavkami podľa prílohy II, teda predovšetkým, ale nielen požiadavkou „predných a zadných ochranných konštrukcií“. Technické charakteristiky týchto nových požiadaviek sa majú stanoviť delegovanými predpismi, takže EHSV je presvedčený, že povolená celková hmotnosť by sa mala stanoviť vzhľadom na technické požiadavky.

V Bruseli 19. januára 2011

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON
