

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta – Uredba (EU) št. .../2010 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov

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

(2011/C 84/06)

Poročevalec: **g. RANOCCHIARI**

Evropski parlament in Svet sta 19. oktobra oziroma 5. novembra 2010 sklenila, da v skladu s členom 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta – Uredba (EU) št. .../2010 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov

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

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 17. decembra 2010.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje soglasno sprejel na 468. plenarnem zasedanju 19. in 20. januarja 2011 (seja z dne 19. januarja).

1. Sklepi in priporočila

1.1 Gospodarska in finančna kriza, ki je leta 2008 zajela Evropo, tudi proizvajalcem motornih koles ni prizanesla. V obdobju od zadnjega četrtertletja leta 2008 do zadnjega četrtertletja leta 2010 je prodaja na trgu EU upadla za 33 %, kar je negativno vplivalo na zaposlovanje.

1.2 Ne glede na trenutno stanje EESO pozdravlja uredbo, ki jo je predlagala Evropska komisija in ki med drugim obravnava občutljivi vprašanji, kot sta varnost v cestnem prometu in okolje, za kateri je bila zakonodajna pobuda že dolgo pričakovana.

1.3 Vozila kategorije L⁽¹⁾ imajo tudi socialen pomen, saj omogočajo mobilnost, prispevajo k zmanjšanju prometnih zastojev v mestih in ponujajo alternativne možnosti na podeželju, kjer je javni prevoz omejen.

1.4 Zato EESO priporoča, da se pozornost nameni omejitvi skupnega povečanja stroškov potrošnikov, ki jih prinašajo predlagane spremembe, zlasti za manjše izdelke, usmerjene k mobilnosti, da se tako preprečijo nadaljnji negativni vplivi na trg. EESO zato priporoča, da uredba predvidi primerna pripravljalna obdobja, potrebna za uvedbo predlaganih ukrepov, obenem z večjo prožnostjo pri tehničnih rešitvah za manjša vozila, da bi tako ta ostala cenovno dostopna za potrošnike.

2. Uvod

2.1 EESO pozdravlja predlog Evropske komisije, ki je namenjen obravnavi več vprašanj v zvezi s homologacijo in tržnim nadzorom v sektorju motornih koles. Ta dolgo pričakovani predlog zagotavlja sektorju motornih koles potrebno predvidljivost v zvezi s prihodnjimi zahtevami za proizvodnjo dvokolesnikov, trikolesnikov in štirikolesnikov (vozil kategorije L).

2.2 Trenutno se za vozila kategorije L uporabljajo okoljevarstveni standardi iz leta 2006 ⁽²⁾, Evropska komisija pa predlaga, naj bi v tem desetletju nadaljevali s postopnim uvajanjem novih standardov Euro. Predlog vključuje tudi določbe na področju varnosti vozil, saj je večja varnost motoristov v cestnem prometu med strateškimi cilji Evropske unije za obdobje 2011–2020 ⁽³⁾.

2.3 Kot je bilo že omenjeno v prejšnjem mnenju EESO ⁽⁴⁾, je industrija dvokolesnih motornih vozil v EU pomembna tako z gospodarskega vidika kot z vidika zaposlovanja. Približno sto majhnih in srednje velikih proizvajalcev v različnih državah EU (večidel v Italiji, Združenem kraljestvu, Nemčiji, Franciji, Španiji, Avstriji, Češki republiki, na Nizozemskem, Portugalskem, v Sloveniji in na Švedskem) ter na Norveškem in v Švici ustvari 90 % evropske proizvodnje. Preostalih 10 % je porazdeljenih med majhne ali zelo majhne proizvajalce. Povprečni promet v višini 8 milijonov EUR kaže na veliko število malih in srednje velikih podjetij. V letu 2007 je proizvodni sektor zaposloval

⁽¹⁾ Med vozila kategorije L se uvrščajo mopedi L1e, trikolesni mopedi L2e, motorna kolesa L3e, motorna kolesa z bočno prikolico L4e, trikolesniki L5e, lahki štirikolesniki L6e in težki štirikolesniki L7e.

⁽²⁾ Direktiva 2002/51/ES je uvedla Euro 2 (od leta 2003) in Euro 3 (od leta 2006).

⁽³⁾ Usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu, Evropska komisija, 2010.

⁽⁴⁾ UL C 354, 28.12.2010, str. 30.

25 000 ljudi, medtem ko je bilo število zaposlenih v celotnem sektorju motornih koles (vključno s proizvodnjo sestavnih delov, distribucijo in vzdrževanjem) ocenjeno na približno 150 000.

2.4 Položaj posameznih proizvajalcev se zelo razlikuje: nekateri so dejavni v svetovnem obsegu in v vseh segmentih (motorna kolesa za različne namene, z različnimi delovnimi prostorninami motorja; skuterji z različnimi delovnimi prostorninami motorja, mopedi, trikolesna in štirikolesna motorna kolesa), drugi v zelo specializiranih segmentih, nekateri na nacionalni ali celo lokalni ravni, včasih po obsegu in načinu proizvodnje blizu obrtni proizvodnji.

2.5 V zadnjem četrtnem leta 2008 je ta sektor zajela kriza. Padec povpraševanja je imel vrsto negativnih posledic za celoten sektor in močno vplival na strukturo in zaposlovanje (31-odstotno zmanjšanje povpraševanja s posledičnim 35-odstotnim zmanjšanjem prometa in naročil ter negativnimi vplivi na zaposlovanje). V obdobju od zadnjega četrtnega leta 2008 do zadnjega četrtnega leta 2010 je prodaja na trgu EU upadla za 33 %, kar je povzročilo tudi upad prometa in naročil ter škodljivo vplivalo na zaposlovanje, tako v proizvodnem sektorju (večinoma z zmanjšanjem obsega sezonskega dela, krajšim delovnim časom in plačevanjem odpravnin) kot tudi za dobavitelje in prodajo na nižjih ravneh, vzdrževanje in popravila (ocenjujejo, da se je število zaposlenih leta 2010 v primerjavi z letom 2007 zmanjšalo za 25 % ⁽⁵⁾).

Na tej podlagi je bil sprejet predlog Evropske komisije COM(2010) 542, ki ga EESO želi upoštevati pri pripravi svojega mnenja.

3. Predlog Evropske komisije

3.1 Evropska komisija je 4. oktobra je sprejela predlog uredbe o homologaciji in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov. Ta predlog uporablja „pristop dvojne ravni“, okvirna uredba, o kateri Odbor trenutno pripravlja mnenje, je zdaj obravnavana v postopku soodločanja, v letu 2012 pa bodo po postopku komitologije sprejeti štirje predlogi uredb (delegirani pravni akti) o:

1. zahtevah za okoljsko učinkovitost in zmogljivost pogona,
2. zahtevah za funkcionalno varnost vozil in povezanih temah,
3. zahtevah za konstrukcijo vozil in
4. izvedbenem aktu k upravnim določbam.

Evropska komisija načrtuje, da bo celotni sveženj začel veljati 1. januarja 2013.

3.2 EESO pozdravlja ta zakonodajni pristop, katerega cilji so postopno izboljšanje okoljske učinkovitosti in povečanje varnostnih značilnosti vozila, kot tudi poenostavitev zakonodaje za homologacijo vozil kategorije L, za katero se uvajajo nove podkategorije. Taka poenostavitev bo imela za posledico razveljavitev 13 direktiv in uporabo uredb UN/ECE ⁽⁶⁾, kadar bo to mogoče. EESO podpira tudi ponoven poudarek tržnemu nadzoru, ki je potreben tako za zagotovitev enakih izhodiščnih pogojev za vse akterje kot tudi za varstvo potrošnikov pred neskladnimi izdelki, večidel uvoženimi iz jugovzhodne Azije.

4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO na splošno pozitivno ocenjuje predlog Evropske komisije, zlasti postopnost datumov uveljavitve, vendar morata nekatere vidike še vedno obravnavati Evropski parlament in Svet, da bi dosegli dobro uravnoteženo zakonodajo s stroškovno učinkovitimi ukrepi, še posebej v luči posebnosti sektorja ter trenutne gospodarske in finančne krize.

4.2 Po mnenju EESO je prvi element, ki zahteva pozornost, časovni raspored za uvajanje novih značilnosti vozil. Proizvajalcem mora zagotoviti dovolj časa, da se pripravijo na izvajanje različnih določb, takoj ko bo sprejeta celotna vsebina uredbe in delegirani akti. Ker delegirani akti predvidoma ne bodo predloženi pred koncem leta 2012, EESO meni, da bi moral celotni sveženj začeti veljati 1. januarja 2014, da bi proizvajalcem in dobaviteljem zagotovili dovolj pripravljalnega časa. Ta čas proizvajalci potrebujejo, da si ustvarijo pregled nad novimi zahtevami in da skupaj z dobavitelji sestavnih delov razvijejo ustrezne rešitve za izvajanje predlaganih določb.

⁽⁵⁾ Podatki za Italijo, ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

⁽⁶⁾ United Nations Economic Commission for Europe – Gospodarska komisija Združenih narodov za Evropo.

4.3 Te nove zahteve je treba nato uvesti v proizvodnjo, po ceni, ki je za potrošnika razumna. To je še posebej pomembno v sedanjih gospodarskih razmerah. Ocenjeni dodatni stroški ⁽⁷⁾ za potrošnika se bodo zaradi izvajanja različnih okoljskih in varnostnih predpisov, predlaganih v uredbi, gibali med 5 in 10 % za zgornje tržne segmente (motorna kolesa nad 750 kubičnih centimetrov) in vse do 30 % za spodnje tržne segmente (motorna kolesa do 300 kubičnih centimetrov). To 30-odstotno povečanje se zdi nesorazmerno in prinaša nevarnost, da bo potrošnike odvrčalo od kupovanja novih vozil, zaradi česar bi vozni park postajal vse starejši, to pa bi škodljivo vplivalo na okolje in varnost ter na industrijo, zaposlovanje in družbo. Glede na delovno prostornino motorja predstavljajo majhna in srednje velika motorna kolesa več kot 80 % registracij v EU. Treba je poudariti, da dve tretjini registracij v EU odpade na vozila do 300 kubičnih centimetrov, ki jih večinoma uporabljajo vozniki, ki se v mestih vozijo na delo in jim ta vozila zagotavljajo socialno in poklicno mobilnost.

4.4 Z okoljskega vidika je časovni razpored, ki ga je Evropska komisija predlagala za uvedbo novih okoljskih standardov Euro, dobrodošel, vendar EESO opozarja, da se za hibridno tehnologijo zdi, da je bila do neke mere kaznovana, saj zanjo veljajo mejne vrednosti kot za dizelske motorje, čeprav ta vozila zdaj kot gorivo uporabljajo bencin.

4.5 Z vidika varnosti EESO pozdravlja zakonodajni pristop k naprednim zavornim sistemom za motorna kolesa, vendar ponovno poudarja ⁽⁸⁾, da je treba pravilno oceniti stroškovno učinkovitost različnih sistemov glede na različne izdelke in vzorce njihove uporabe. EESO podpira tehnološko nevtralen pristop na področju naprednih zavornih sistemov, da se proizvajalcem zagotovi potrebno prožnost in spodbuja inovativnost v interesu potrošnikov.

4.6 EESO sicer podpira predlagane datume uporabe različnih določb za nove homologacije, vendar meni, da je potreben daljši rok za vozila, registrirana v skladu z obstoječo homologacijo, in sicer zaradi dodatnih zapletov in stroškov, povezanih z njihovim prilagajanjem.

4.7 EESO tudi podpira močnejši poudarek, namenjen preprečevanju nedovoljenih posegov na vozilih, katerih vozne zmogljivosti so zakonsko omejene, in določbam o nadzoru trga, da se vozilom, ki ne izpolnjujejo zahtev glede homologacije, prepreči

vstop na trg EU. Na teh področjih bodo države članice imele pomembno nalogo, da redno pregledujejo vozni park in prodajna mesta.

5. Posebne ugotovitve

5.1 Člen 2 (2) (g) „vozila, namenjena predvsem za terensko uporabo in zasnovana za uporabo na netlakovanih površinah,“ izključuje iz področja uporabe predloga Evropske komisije. To pomeni problem za obstoječo proizvodnjo vozil trial in enduro, ki so bila doslej zajeta v zakonodajo o homologaciji, in ustvarja negotovost zaradi subjektivne razlage izključitev za druga mejna vozila. EESO podpira ohranitev vključenosti vozil trial in enduro ⁽⁹⁾ v področje uporabe zakonodaje o homologaciji – tudi zato, da bi se izognili negativnim vplivom na okolje – in uporabo jasnih zahtev, da se vstavijo izvzetja iz naprednih zavornih sistemov, potrebna zaradi posebnih pogojev njihove uporabe.

5.2 EESO pozdravlja tudi odpravo izbirne omejitve moči na 74 kW, ki se trenutno uporablja samo v eni državi članici EU; to podpira cilje zaključitve notranjega trga EU.

5.3 EESO postavlja pod vprašaj sorazmernost določbe, ki zahteva uporabo vgrajenega sistema za diagnostiko za mopede kategorij L1 in L2, saj tehnični učinki v zvezi s tem ukrepom povzročajo stroške, ki so glede na nizko nabavno ceno teh vozil (okoli 1 000 EUR) nesorazmerno visoki. Odbor opozarja na socialni pomen, ki ga imajo mopedi pri zagotavljanju dostopa do mobilnosti, izobraževanja in dela za mlade in za druge skupine prebivalstva, za katere so ta vozila edina cenovno dostopna oblika zasebne mobilnosti, v mestih in še posebej na podeželju, kjer je le malo alternativ za javni prevoz.

5.4 EESO poudarja, da so bile omejitve za majhne serije znižane z zdaj veljavnih 200 na 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) in celo 20 vozil (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). EESO meni, da so te omejitve določene prenizko in nepraktične za številna MSP, ki delujejo v tem sektorju. EESO zato predlaga ohranitev zdaj veljavne omejitve na 200 vozil, da bi bila ta MSP lahko upravičena do nekaterih omejenih izvzetij iz homologacijskih zahtev, ki so za tako majhna podjetja ekonomsko nedosegljive.

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

⁽⁸⁾ K evropskemu prostoru varnosti v cestnem prometu – Strateške smernice za varnost v cestnem prometu do leta 2020, CESE 1187/2010, september 2010.

⁽⁹⁾ Kot opredeljeno v Direktivi 2002/51/ES, člen 2(4).

5.5 EESO meni, da je predlagana največja dovoljena masa za štirikolesnike kategorij L6e in L7e v Prilogi I preuranjena. Medtem ko se zdi, da je največja dovoljena masa ostala nespremenjena, se zdaj uporablja izraz „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo“. Poleg tega, da je ta zahteva že sama po sebi strožja, tudi ne upošteva vpliva dodatne teže novih zahtev, predlaganih

v Prilogi II, predvsem – vendar ne samo – „konstrukcij za zaščito pred podletom od spredaj in zadaj“. Ker bodo morale biti tehnične značilnosti teh novih zahtev določene v delegiranih aktih, bi bilo treba po mnenju EESO najvišje mejne vrednosti mase določiti šele po določitvi teh tehničnih zahtev.

V Bruslju, 19. januarja 2011

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Staffan NILSSON
