

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../2010 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar"**

KOM(2010) 542 slutlig – 2010/0271 (COD)

(2011/C 84/06)

Föredragande: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rådet och Europaparlamentet beslutade den 5 november 2010 respektive den 19 oktober 2010 att i enlighet med artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

*"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../2010 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar"*

KOM(2010) 542 slutlig – 2010/0271 (COD).

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som berett ärendet, antog sitt yttrande den 17 december 2010.

Vid sin 468:e plenarsession den 19 och 20 januari 2011 (sammanträdet den 19 januari 2011) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén enhälligt följande yttrande.

## 1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Den ekonomiska och finansiella kris som drabbade Europa 2008 slog också mot också motorcykelsektorn. Under perioden från sista kvartalet 2008 till sista kvartalet 2010 minskade EU-marknaden med 33 %, med negativa följder för sysselsättningen.

1.2 Trots det aktuella läget välkomnar EESK Europeiska kommissionens förslag till förordning, som bland annat behandlar de känsliga frågorna trafiksäkerhet och miljö, områden där ett lagstiftningsinitiativ länge har efterfrågats.

1.3 Fordon i kategori L<sup>(1)</sup> fyller även en social funktion genom att de möjliggör rörlighet, bidrar till att minska trängseln i städer och erbjuder alternativ i landsbygdsområden där kollektivtrafiken har låg täckning.

1.4 EESK rekommenderar att man försöker begränsa den totala kostnadsökningen för konsumenterna på grund av de föreslagna förändringarna, särskilt i fråga om mindre produkter avsedda för rörlighet, för att undvika ytterligare negativ påverkan på marknaden. Därför rekommenderar EESK att man i förordningen ser till att tillräcklig tid ges för att genomföra de

föreslagna åtgärderna och att man säkrar större flexibilitet gällande tekniska lösningar för mindre fordon, så att dessa kan vara fortsatt överkomliga för konsumenterna.

## 2. Inledning

2.1 EESK välkomnar Europeiska kommissionens förslag, som syftar till att behandla flera frågor i samband med typgodkännande och marktillsyn inom motorcykelsektorn. Detta länge efterfrågade förslag ger motorcykelsektorn den överblick som behövs när det gäller framtida krav för tillverkning av två-, tre- och fyrhjulingar (fordon i kategori L).

2.2 För närvarande omfattas fordon i kategori L av miljöstandarder som går tillbaka till 2006<sup>(2)</sup> men Europeiska kommissionen föreslår att förbättringar görs genom ett gradvis införande av nya eurosteg under detta årtionde. Förslaget innehåller även bestämmelser om fordons säkerhet, då ökad trafiksäkerhet för motorcyklister är ett av EU:s strategiska mål för perioden 2011–2020<sup>(3)</sup>.

2.3 Såsom redan nämndes i ett tidigare yttrande från EESK<sup>(4)</sup> spelar sektorn för tvåhjuliga motorfordon en viktig roll för ekonomin och sysselsättningen i EU. 90 % av den europeiska tillverkningen sker vid ett hundratal medelstora eller medelsmå företag med produktion i olika EU-länder (huvudsakligen Italien, Storbritannien, Tyskland, Frankrike, Spanien och

<sup>(1)</sup> Fordon i kategori L omfattar mopeder (L1e), trehjuliga mopeder (typ L2e), motorcyklar (L3e), motorcyklar med sidovagn (L4e), trehjulingar (L5e), lätta fyrhjulingar (L6e) och tunga fyrhjulingar (L7e).

<sup>(2)</sup> Genom direktiv 2002/51/EG infördes Euro2 (sedan 2003) och Euro3 (sedan 2006).

<sup>(3)</sup> Riktlinjer för trafiksäkerhet, Europeiska kommissionen, 2010.

<sup>(4)</sup> EUT C 354, 28.12.2010, s. 30.

Österrike men även i Tjeckien, Nederländerna, Portugal, Slovenien och Sverige) och dessutom i Norge och Schweiz. De återstående 10 procenten av den europeiska tillverkningen fördelas på ett antal små eller mycket små tillverkare. Den genomsnittliga omsättningen är 8 miljoner euro, vilket indikerar det stora antalet små och medelstora företag. År 2007 sysselsatte tillverkningssektorn 25 000 personer medan antalet sysselsatta inom hela motorcykelsektorn (inklusive distribution, underhåll och tillverkning av komponenter) uppskattades till omkring 150 000.

2.4 Det finns ett brett spektrum av tillverkare, alltifrån globala aktörer som är verksamma inom alla segment (motorcyklar för olika ändamål, med varierande slagvolym, skotrar med olika slagvolym, mopeder samt trehjuliga och fyrehjuliga motorfordon) eller inom mycket specialiserade segment, till aktörer på nationell eller lokal nivå, som i vissa fall närmast kan hänföras till hantverkssektorn på grund av sin storlek och sina tillverkningsprocesser.

2.5 Sektorn drabbades av krisen under det sista kvartalet 2008 och de negativa effekterna av den minskade efterfrågan har blivit kännbara inom hela sektorn, med allvarliga strukturella och sysselsättningsmässiga konsekvenser (en efterfrågeminskning med 31 % har lett till en 35-procentig minskning av omsättning och orderingång, med negativa effekter för sysselsättningen). Under perioden från det sista kvartalet 2008 till det sista kvartalet 2010 minskade EU-marknaden med 33 %. Den minskade efterfrågan ledde även till minskad omsättning och orderingång och påverkade sysselsättningen negativt, inom tillverkningssektorn (mestadels genom mindre säsongsarbete, förkortade arbetstider och minskade avgångsvederlag), för leverantörer i uppåtstigande led och försäljare i nedåtstigande led samt inom sektorn för underhåll och reparationer (arbetskraften uppskattas 2010 ha minskat med 25 % jämfört med 2007) <sup>(5)</sup>.

Mot denna bakgrund antogs kommissionens förslag KOM(2010) 542, vilket EESK avser att beakta vid utarbetandet av sitt yttrande.

### 3. Europeiska kommissionens förslag

3.1 Den 4 oktober antog Europeiska kommissionen förslaget till förordning om "godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrehjuliga". Förslaget bygger på en metod med två nivåer, med dels en ramförordning, som EESK nu håller på att kommentera i samband med medbeslutandeförfarandet, dels en uppföljning med fyra förordningar inom ramen för kommittéförfarandet (delegerade akter) senast 2012:

1. En förordning om miljökrav och krav på framdrivningen.
2. En förordning om fordonets funktionssäkerhet och därtill hörande ämnen.
3. En förordning om krav på konstruktion av fordon.
4. En genomförandeakt med administrativa bestämmelser.

Europeiska kommissionens avsikt är att hela paketet ska tillämpas från den 1 januari 2013.

3.2 EESK välkomnar denna lagstiftning, som syftar till att gradvis förbättra miljöresultatet och öka fordonssäkerheten samt förenkla lagstiftningen om typgodkännande för fordon inom kategori L, där nya underkategorier införs. Dessa förenklingar kommer att medföra att 13 direktiv upphävs och att FN/ECE-föreskrifter <sup>(6)</sup> tillämpas där det är möjligt. EESK stöder vidare den förnyade tonvikten på marknadsövervakningen, som är nödvändig för att säkra lika villkor samt skydda konsumenterna mot produkter som inte uppfyller kraven, vilka oftast kommer från Sydostasien.

### 4. Allmänna kommentarer

4.1 EESK ser i det stora hela positivt på Europeiska kommissionens förslag, särskilt dess progressiva förhållningssätt när det gäller datumen för tillämpning. Vissa aspekter behöver dock tas upp med Europaparlamentet och rådet för att uppnå en välbalanserad lagstiftning med kostnadseffektiva åtgärder, särskilt mot bakgrund av sektorns särdrag och den aktuella ekonomiska och finansiella krisen.

4.2 Enligt EESK:s uppfattning är den första punkt som behöver uppmärksammas tidsplanen för införande av de nya fordonsegenskaperna, som måste ge tillverkare tillräcklig tid för att genomföra de olika bestämmelserna, när väl förordningens fullständiga innehåll samt de delegerade akterna har godkänts. Eftersom de delegerade akterna förväntas slutföras tidigast i slutet av 2012 anser EESK att tillämpningen av hela paketet bör ske från den 1 januari 2014, för att ge tillverkare och komponentleverantörer den tid som behövs. Denna tid krävs för att tillverkarna ska få en tillräcklig överblick över de nya kraven och tillsammans med komponenttillverkare kunna ta fram lämpliga lösningar för att uppfylla de föreslagna bestämmelserna.

<sup>(5)</sup> Uppgifter för Italien, ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Moto-ciclo e Accessori).

<sup>(6)</sup> FN:s ekonomiska kommission för Europa.

4.3 De nya kraven måste sedan implementeras i produktionen till en rimlig kostnad för konsumenten. Detta är extra viktigt i den nuvarande ekonomiska situationen. Merkostnaden för konsumenterna, på grund av tillämpningen av de olika miljö- och säkerhetsbestämmelser som föreslagits i förordningen, bedöms <sup>(7)</sup> variera mellan 5 % och 10 % för den övre delen av marknaden (motorcyklar över 750 cc) och uppskattas bli upp till 30 % för den nedre delen av marknaden (motorcyklar under 300 cc). Denna ökning med 30 % förefaller oproportionerlig och riskerar att minska konsumenternas köpvilja och medföra en äldre fordonspark, med negativa effekter för miljön och säkerheten, samt även för industrin, sysselsättningen och samhället. I termer av volym står små och medelstora motorcyklar för förflyttningsändamål för över 80 % av registreringarna i EU. Det bör noteras att fordon under 300 cc står för två tredjedelar av registreringarna i EU. Merparten av dessa gäller stadspendlare, för vilka de tillhandahåller social och yrkesmässig rörlighet.

4.4 På miljösidan välkomnas Europeiska kommissionens föreslagna tidsfrist för införandet av de nya euro-miljöstegen. EESK noterar dock att hybridtekniken i viss utsträckning verkar missgynnas, eftersom den omfattas av gränsvärden för diesel trots att det bränsle som används för dessa fordon är bensin.

4.5 På säkerhetssidan välkomnar EESK lagstiftningsstrategin för avancerade bromssystem för motorcyklar, men kommittén betonar <sup>(8)</sup> åter behovet av att ordentligt utvärdera de olika systemens kostnadseffektivitet med hänsyn till de olika produkterna och deras användningsmönster. EESK stöder ett teknikneutralt förhållningssätt inom avancerade bromssystem, så att tillverkare ges den flexibilitet som behövs och så att innovation stimuleras, i konsumentens intresse.

4.6 Medan EESK stöder de föreslagna tillämpningsdatumerna för de olika bestämmelserna om nya typgodkännanden verkar det behövas mer tid för fordon som registrerats enligt ett befintligt typgodkännande, på grund av de extra komplikationerna och kostnaderna i samband med anpassningen.

4.7 EESK stöder också en större fokusering på åtgärder mot otillåten förändring av fordon med rättsligt fastställda hastig-

hetsgränser, samt bestämmelser om marknadsövervakning, för att hindra att fordon som inte uppfyller bestämmelserna om typgodkännande kommer in på EU:s marknad. På dessa områden kommer medlemsstaterna också att fylla en central funktion genom regelbundna kontroller av fordonsparken och vid distributionspunkten.

## 5. Särskilda kommentarer

5.1 I artikel 2.2 g har "fordon som främst är avsedda för bruk i terräng och konstruerade för färd på obelagda ytor" uteslutits från kommissionsförslaget omfattning. Det innebär ett problem för den befintliga produktionen av trialmotorcyklar och enduromotorcyklar, som hittills har omfattats av lagstiftningen om typgodkännande. Det skapar även osäkerhet på grund av den subjektiva tolkningen av undantaget för övriga fordon nära viktgränserna. EESK förespråkar att man behåller trial- och enduromotorcyklar <sup>(9)</sup> inom ramen för lagstiftningen om typgodkännande, även för att undvika negativa miljöeffekter. Kommittén förespråkar också tydliga krav för att fastställa de undantag från avancerade bromssystem som krävs på grund av de specifika användningsvillkoren.

5.2 EESK välkomnar även strykningen av den frivilliga gränsen på 74 kW för motorer, som för närvarande bara tillämpas i en EU-medlemsstat. Denna strykning är i linje med målet att fullborda EU:s inre marknad.

5.3 EESK ifrågasätter proportionaliteten i den bestämmelse som kräver omborddiagnos för mopeder i kategorierna L1 och L2, eftersom de tekniska aspekterna i samband med detta har en oproportionerlig kostnad i förhållande till den låga kostnaden för inköp av dessa fordon (omkring 1 000 euro). EESK vill understryka den sociala funktion som mopeder fyller genom att ge tillgång till rörlighet, utbildning och arbetstillfällen. Det gäller ungdomar och marginella grupper för vilka dessa fordon är det enda överkomliga medlet till privat rörlighet, i städer och särskilt i landsbygdsområden där kollektivtrafiken har låg täckning.

5.4 Gränserna för "små serier" har sänkts från för närvarande 200 fordon till 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) eller så lite som 20 fordon (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). EESK anser att dessa gränser är för låga och opraktiska för de många små och medelstora företagen inom denna sektor. Kommittén föreslår därför att man upprätthåller den aktuella gränsen på 200 fordon, så att dessa små och medelstora företag kan ges vissa begränsade undantag från krav på typgodkännande som är ekonomiskt oöverkomliga för så pass små företag.

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

<sup>(8)</sup> CESE 1187/2010, "Strategiska riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020", september 2010.

<sup>(9)</sup> Såsom anges i direktiv 2002/51/EG, artikel 2.4.

5.5 EESK anser att den föreslagna maximala massan för fyrhjulingar av typ L6e och L7e i bilaga I är en förhastad åtgärd. Den maximala massan verkar vara oförändrad men det hänvisas nu till "massa i körklart skick". Detta är inte bara i sig ett hårdare krav. Det tar heller inte hänsyn till den påverkan på

vikten som de nyligen föreslagna kraven i bilaga II medför, särskilt men inte enbart "främre och bakre skydd". De tekniska detaljerna för dessa nya krav ska fastställas genom de delegerade akterna och EESK anser att gränserna för maximal massa bör fastställas mot bakgrund av de tekniska krav som ställs.

Bryssel den 19 januari 2011

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs*  
*ordförande*  
Staffan NILSSON

---