

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia (UE) nr .../2010 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców

COM(2010) 542 wersja ostateczna – 2010/0271 (COD)

(2011/C 84/06)

Sprawozdawca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rada, w dniu 5 listopada 2010 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 19 października 2010 r., postanowiły, zgodnie z art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia (UE) nr .../2010 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców

COM(2010) 542 wersja ostateczna – 2010/0271 (COD).

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 17 grudnia 2010 r.

Na 468. sesji plenarnej w dniach 19–20 stycznia 2011 r. (posiedzenie z 19 stycznia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny jednomyślnie przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Kryzys finansowo-gospodarczy, którego Europa doświadczyła w 2008 r., nie oszczędził sektora motocykli. W okresie od ostatniego kwartału 2008 r. do ostatniego kwartału 2010 r. unijny rynek w tej branży skurczył się o 33 %, co przyniosło niekorzystne skutki w sferze zatrudnienia.

1.2 Niezależnie od panującej obecnie sytuacji, EKES z zadowoleniem przyjął przedstawiony przez Komisję Europejską wniosek dotyczący rozporządzenia, w którym m.in. porusza się dwie delikatne kwestie od dawna już wymagające inicjatywy ustawodawczej, a mianowicie zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

1.3 Pojazdy kategorii L⁽¹⁾ odgrywają również pewną rolę społeczną, umożliwiając mobilność, przyczyniając się do zmniejszania zagęszczenia ruchu w miastach i stanowiąc alternatywne rozwiązanie na obszarach wiejskich, gdzie dostępność transportu publicznego jest ograniczona.

1.4 Z tego względu EKES zaleca działania na rzecz ograniczenia całkowitego wzrostu kosztów ponoszonych przez konsumentów w związku z proponowanymi zmianami, zwłaszcza w przypadku mniejszych pojazdów mających na celu wspieranie mobilności, tak aby uniknąć dalszego negatywnego oddziaływania na rynek. W związku z powyższym Komitet zaleca, by w rozporządzeniu przewidzieć odpowiedni okres wprowadzający, który pozwoli na wdrożenie proponowanych środków, a także większą elastyczność w zakresie

rozwiązań technicznych mających zastosowanie do mniejszych pojazdów, tak aby w dalszym ciągu nie wykraczały one poza możliwości finansowe konsumentów.

2. Wprowadzenie

2.1 EKES przyjmuje z zadowoleniem propozycję Komisji Europejskiej mającą na celu uregulowanie szeregu kwestii związanych z homologacją typu i nadzoru rynku w sektorze motocykli. Ten od dawna oczekiwany wniosek zapewnia sektorowi motocykli niezbędną orientację w zakresie przyszłych wymogów dotyczących produkcji pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (pojazdów kategorii L).

2.2 Obowiązujące obecnie normy środowiskowe dotyczące pojazdów kategorii L pochodzą z 2006 r.⁽²⁾ Komisja Europejska proponuje, aby kontynuować postępy w tym zakresie poprzez stopniowe wprowadzanie nowych norm Euro w ciągu nadchodzących dziesięciu lat. We wniosku przewidziano również przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów z uwagi na fakt, iż poprawa bezpieczeństwa motocyklistów w ruchu drogowym należy do strategicznych celów Unii Europejskiej na lata 2011–2020⁽³⁾.

2.3 Jak już wspomniano we wcześniejszej opinii EKES-u⁽⁴⁾, przemysł dwukołowych pojazdów silnikowych w UE ma duże znaczenie dla gospodarki i zatrudnienia. Aż 90 % europejskiej produkcji znajduje się w rękach około setki producentów średniej i dużej wielkości oraz średniej i małej wielkości, którzy działają w różnych krajach UE (głównie we Włoszech,

⁽¹⁾ Kategoria L obejmuje lekkie dwukołowe pojazdy silnikowe (L1e), trzykołowe motorowery (L2e), dwukołowe motocykle (L3e), dwukołowe motocykle z bocznym wózkiem (L4e), trzykołowe pojazdy silnikowe (L5e), lekkie czterokołowce (L6e) oraz czterokołowce (L7e).

⁽²⁾ Dyrektywa 2002/51/WE wprowadziła normę Euro 2 (od 2003 r.) oraz Euro 3 (od 2006 r.).

⁽³⁾ Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, Komisja Europejska 2010.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 354 z 28.12.2010, s. 30.

w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji, Hiszpanii i Austrii, a także w Czechach, Holandii, Portugalii, Słowenii i Szwecji), jak również w Norwegii i Szwajcarii. Na kilku producentów małej lub bardzo małej wielkości przypada pozostałe 10 % europejskiej produkcji. Średnie obroty rzędu 8 mln euro świadczą o dużej liczbie MŚP. W 2007 r. w sektorze produkcji zatrudnionych było 25 tys. osób, natomiast zatrudnienie w całym sektorze motocykli (w tym w sektorze produkcji podzespołów i części oraz w dystrybucji i obsłudze) szacowane było na około 150 tys. osób.

2.4 Sytuacja producentów jest bardzo zróżnicowana: należą do nich globalne podmioty, działające we wszystkich segmentach (dwukołowe pojazdy silnikowe różnego przeznaczenia, o różnej pojemności skokowej; skutery o różnej pojemności skokowej; motorowery; pojazdy trzy- i czterokołowe) lub w wysoce wyspecjalizowanych segmentach, a także podmioty krajowe lub nawet lokalne, czasami podobne do zakładów rzemieślniczych ze względu na swą wielkość i proces produkcji.

2.5 Spadek popytu wywołany kryzysem w ostatnim kwartale 2008 r. miał szereg negatywnych skutków dla całego sektora pod względem strukturalnym i pod względem zatrudnienia (nastąpił 31-procentowy spadek popytu, a w rezultacie 35-procentowy spadek obrotów i zamówień, co wpłynęło negatywnie na zatrudnienie). W okresie od ostatniego kwartału 2008 r. do ostatniego kwartału 2010 r. unijski rynek tej branży skurczył się o 33 %. Ów spadek popytu również spowodował spadek obrotów i zamówień, a także odbił się niekorzystnie na zatrudnieniu zarówno w sektorze produkcji (głównie poprzez ograniczenie pracy sezonowej, skrócenie czasu pracy i odprawy), jak i wśród dostawców podzespołów i części oraz w dystrybucji, obsłudze i naprawach (szacuje się, że w porównaniu z 2007 r. liczba zatrudnionych w 2010 r. zmniejszyła się o 25 %⁽⁵⁾).

Tak przedstawia się sytuacja, w której przyjęto wniosek Komisji Europejskiej COM(2010) 542, a którą EKES pragnie uwzględnić, opracowując swoją opinię.

3. Wniosek Komisji Europejskiej

3.1 4 października 2010 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. We wniosku tym wykorzystuje się „podejście dwustopniowe”, które przewiduje przyjęcie w procedurze współdecyzji rozporządzenia ramowego będącego przedmiotem niniejszej opinii, a następnie – w procedurze komitetowej do 2012 r. – czterech aktów delegowanych zawierających:

- 1) wymogi w zakresie efektywności środowiskowej i efektywności napędu pojazdu;

⁽⁵⁾ Dane dotyczące Włoch. Źródło: ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

- 2) wymogi w zakresie funkcjonalnego bezpieczeństwa pojazdu i związanych z tym kwestii;

- 3) wymogi dotyczące konstrukcji pojazdu;

- 4) akt wykonawczy ustalający przepisy administracyjne.

Komisja Europejska planuje, iż cały pakiet wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

3.2 EKES przyjmuje z zadowoleniem wybrane podejście ustawodawcze mające na celu stopniową poprawę efektywności środowiskowej i zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów, a także uproszczenie przepisów dotyczących homologacji typu w odniesieniu do pojazdów kategorii L, w której wprowadza się nowe podkategorie. Takie uproszczenie skutkować będzie uchynieniem 13 dyrektyw oraz zastosowaniem regulaminów EKG ONZ⁽⁶⁾ we wszystkich przypadkach, w których będzie to możliwe. Ponadto EKES popiera wznowiony nacisk na kwestię nadzoru rynku, który jest niezbędny do zapewnienia jednomyślnych warunków konkurencji i ochrony konsumentów przed produktami niezgodnymi z obowiązującymi normami, pochodzącymi głównie z Azji Południowo-Wschodniej.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES pozytywnie ocenia całość wniosku Komisji Europejskiej, a zwłaszcza przewidziane w nim etapowe terminy stosowania, niemniej Parlament Europejski oraz Rada powinny jeszcze rozważyć pewne jego aspekty, tak by uzyskać wyważone ustawodawstwo wprowadzające opłacalne rozwiązania, szczególnie w kontekście specyfiki tego sektora oraz aktualnego kryzysu finansowo-gospodarczego.

4.2 Zdaniem Komitetu najważniejszym elementem wymagającym uwagi jest harmonogram wprowadzania w pojazdach nowych funkcji, gdyż musi on zapewniać producentom wystarczający czas na wdrożenie różnych przepisów po przyjęciu pełnej treści rozporządzenia i aktów delegowanych. Mając na względzie fakt, że zgodnie z przewidywaniami akty delegowane będą gotowe w ostatecznym kształcie najwcześniej na koniec 2012 r., EKES wyraża przekonanie, iż datę wejścia w życie całego pakietu należy ustalić na 1 stycznia 2014 r., aby zapewnić producentom oraz dostawcom podzespołów i części niezbędny czas na przygotowania. Czas ten potrzebny jest producentom, by mogli się w wystarczającym stopniu zorientować w nowych wymogach oraz opracować wspólnie z dostawcami podzespołów i części odpowiednie rozwiązania, które pozwolą im zastosować się do proponowanych przepisów.

⁽⁶⁾ Europejska Komisja Gospodarcza ONZ.

4.3 Wspomniane nowe wymogi trzeba następnie uwzględnić w produkcji, i to w sposób dostępny cenowo dla konsumentów. W obecnej sytuacji ekonomicznej kwestia ta nabiera szczególnego znaczenia. Dodatkowy procentowy wzrost kosztów dla konsumentów, wynikający z zastosowania różnych przepisów dotyczących środowiska i bezpieczeństwa proponowanych w rozporządzeniu, szacuje się⁽⁷⁾ na poziomie od + 5 % do + 10 % w przypadku wyższych segmentów tego rynku (motocykle powyżej 750 cm³) oraz aż do + 30 % w przypadku niższych segmentów (motocykle poniżej 300 cm³). Ow ponadtrzydziestoprocentowy wzrost wydaje się nieproporcjonalny i grozi zniechęceniem konsumentów do nabywania nowych pojazdów, co z kolei spowoduje starzenie się pojazdów dopuszczonych do ruchu, ze szkodą dla środowiska i bezpieczeństwa, a także dla przemysłu, zatrudnienia i społeczeństwa. Pod względem liczby, małe i średnie motocykle stanowią ponad 80 % wszystkich pojazdów jednośladowych rejestrowanych w UE. Należy w tym miejscu odnotować, że dwie trzecie motocykli rejestrowanych w UE to pojazdy o pojemności skokowej poniżej 300 cm³, które w większości wykorzystywane są na terenie miast do codziennych dojazdów do pracy oraz w życiu społecznym i zawodowym.

4.4 Z perspektywy ochrony środowiska należy z zadowoleniem przyjąć zaproponowany przez Komisję Europejską horyzont czasowy dotyczący wprowadzania kolejnych norm środowiskowych Euro, niemniej EKES odnotowuje, iż wydaje się, że w projekcie rozporządzenia działa się w pewnym stopniu na niekorzyść technologii hybrydowej, gdyż w jej przypadku obowiązują te same wartości graniczne, co w odniesieniu do silników z zapłonem samoczynnym, chociaż paliwem wykorzystywanym obecnie w tego typu pojazdach jest benzyna.

4.5 Z perspektywy bezpieczeństwa, EKES przyjmuje z zadowoleniem podejście ustawodawcze zastosowane w odniesieniu do zaawansowanych układów hamulcowych w motocyklach, przypomina⁽⁸⁾ jednakże o potrzebie należytej oceny opłacalności różnych systemów w zależności od rodzaju produktu i sposobów jego użytkowania. Komitet popiera neutralne z technologicznego punktu widzenia podejście w dziedzinie zaawansowanych układów hamulcowych, przyjęte z myślą o zapewnieniu producentom niezbędnej elastyczności oraz o pobudzanie innowacji w interesie konsumentów.

4.6 Chociaż EKES popiera proponowane terminy stosowania różnych przepisów dotyczących nowych homologacji typu, wydaje się, że w przypadku pojazdów zarejestrowanych zgodnie z obowiązującą homologacją typu potrzeba więcej czasu z uwagi na dodatkowe komplikacje i ciężar kosztów związanych z ich dostosowaniem.

4.7 Komitet z zadowoleniem przyjmuje również wzmoczoną uwagę, jaką poświęca się środkom zabezpieczającym przed nieuprawnionymi manipulacjami w pojazdach o osiągniętych ograniczonych uregulowaniami prawnymi oraz przepisom doty-

czącym nadzoru rynku, z myślą o niedopuszczeniu pojazdów nieodpowiadających wymogom homologacji typu na rynek UE. W tych obszarach kluczową rolę będą miały do odegrania także państwa członkowskie poprzez regularne inspekcje pojazdów dopuszczonych do ruchu oraz kontrolę w punktach dystrybucji.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Artykuł 2 ust. 2 lit. g) stanowi, że zakres zastosowania projektowanego rozporządzenia nie obejmuje „pojazdów przeznaczonych przede wszystkim do użytku poza drogami i zaprojektowanych do jazdy po powierzchniach nieutwardzonych”. Jest to problematyczne z punktu widzenia istniejącej produkcji motocykli terenowych i enduro, która dotychczas podlegała przepisom w zakresie homologacji typu. Ponadto stwarza to niepewność z uwagi na subiektywną interpretację tego wyłączenia w odniesieniu do innych przypadków granicznych. EKES opowiada się za utrzymaniem motocykli terenowych i enduro⁽⁹⁾ w zakresie zastosowania przepisów dotyczących homologacji typu, w tym także by uniknąć negatywnych skutków dla środowiska, jak również za ustaleniem jasnych wymogów mających na celu wprowadzenie wyłączeń – niezbędnych ze względu na specyficzne warunki użytkowania tych pojazdów – dotyczących zaawansowanych układów hamulcowych.

5.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje również zniesienie opcji umożliwiającej ograniczenie maksymalnej mocy netto silnika do 74 kW, wykorzystywanej obecnie tylko w jednym państwie członkowskim, gdyż przyczynia się ono do realizacji celów urzeczywistnienia rynku wewnętrznego UE.

5.3 Komitet kwestionuje proporcjonalność przepisu wymagającego wyposażania w system diagnostyki pokładowej pojazdów kategorii L1 i L2, z uwagi na fakt, iż związane tym konsekwencje techniczne pociągają za sobą koszt niewspółmierny do niskiej ceny zakupu tego rodzaju pojazdów (około 1 000 EUR). EKES pragnie podkreślić społeczną rolę, jaką odgrywają motorowery, zapewniając mobilność, dostęp do edukacji i możliwość podjęcia pracy osobom młodym oraz tym grupom społecznym, dla których wspomniane pojazdy są jedynym dostępnym cenowo prywatnym środkiem lokomocji, w miastach oraz w szczególnym zakresie na obszarach wiejskich, gdzie dostępność transportu publicznego jest ograniczona.

5.4 EKES odnotowuje, iż obniżono limity ilościowe dla „małych serii” z obowiązujących obecnie 200 pojazdów do 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae), a nawet 20 pojazdów (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). Zdaniem Komitetu limity te są zbyt niskie i niepraktyczne z punktu widzenia licznych MŚP działających w tym sektorze. Proponuje zatem, by utrzymać aktualnie obowiązujący limit 200 pojazdów, dzięki czemu wspomniane MŚP będą dysponowały pewnymi ograniczonymi wyłączeniami wymogów homologacji typu, których spełnienie jest nieopłacalne ekonomicznie dla tego rodzaju małych przedsiębiorstw.

⁽⁷⁾ Źródło: Stowarzyszenie Europejskich Producentów Motocykli (ACEM). Zob. http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=mcwg_motorcycle/meeting_june_2009&vm=detailed&sb=Title

⁽⁸⁾ CESE 1187/2010, „Strategiczne wytyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r.”, wrzesień 2010 r.

⁽⁹⁾ W rozumieniu art. 2 ust. 4 dyrektywy 2002/51/WE.

5.5 Zdaniem EKES-u przedstawione w załączniku I kryteria klasyfikacji dotyczące maksymalnej masy czterokołowców L6e i L7e należy uznać za przedwczesne. Choć wydaje się, że maksymalna masa nie uległa zmianie, określa się ją teraz mianem „masa w stanie gotowym do jazdy”. Nie dość, że takie uregulowanie jest samo w sobie bardziej rygorystyczne, nie uwzględnia ono dodatkowej masy wynikającej z nowych

wymogów zaproponowanych w załączniku II, w tym zwłaszcza „przednich i tylnych konstrukcji chroniących”. Jako że charakterystyka techniczna wspomnianych nowych wymogów zostanie określona w aktach delegowanych, ustalenie maksymalnej masy powinno zdaniem EKES-u nastąpić dopiero na podstawie znanych wymogów technicznych.

Bruksela, 19 stycznia 2011 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
