

Udtalelse om:

- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om masse og dimensioner for to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾,
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om identificering af betjeningsorganer, kontrol-lamper og indikatorer på to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾,
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om lydsignalapparater for to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾,
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om støtteben på tohjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾,
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om tyverisikring på to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾,
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om placering af bagnummerplade på to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾,
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om foreskrevne påskrifter og skilte på to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾, og
- Kommissionens forslag til Rådets direktiv om fastholdelsesanordning for passagerer på tohjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾

(93/C 73/06)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 12. oktober 1992 og 19. oktober 1992 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om de ovennævnte emmer.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for industri-, handel-, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede Edoardo Bagliano til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 6. januar 1993.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 302. plenarforsamling af 27.-28. januar 1993, mødet den 27. januar 1993, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Generelle bemærkninger

1.1. ØSU bifalder den foreliggende »pakke« af otte direktivforslag til gennemførelse af rammedirektivet, Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

1.2. ØSU vil i den forbindelse navnlig fremhæve, at hovedformålet med disse regler er at øge trafikant- og færdselssikkerheden og samtidig opfylde kravet om harmonisering af procedurer og tekniske forskrifter med henblik på at fjerne bestående hindringer for samhandelen mellem medlemsstaterne. Dette skridt er nødvendigt for etableringen af et effektivt indre marked.

1.3. ØSU tager til efterretning, at Rådet har valgt direktivet som retsakt i dette tilfælde, men mener dog fortsat, at en forordning havde været at foretrække, så man kunne undgå forskelle i anvendelsestidspunktet og -måderne.

1.3.1. For at man alligevel kan opnå, at reglerne anvendes samtidig og på ensartet vis i alle medlemsstater, foreslår ØSU, at hvert enkelt direktiv (til gennemførelse af rammedirektivet) udvides med:

- enten en dato, inden hvilken direktivet skal være omsat til national lovgivning i samtlige medlemsstater (f.eks. inden 18 måneder efter selve direktivets vedtagelse),
- eller en efterfølgende dato for retsaktens ikrafttræden: f.eks. mindst seks måneder efter omsætning til national lovgivning (i løbet af disse seks måneder vil der naturligvis kunne meddeles typegodkendelse i henhold til såvel endnu gældende ret som de nye EF-direktiver).

1.3.2. På den måde kan det undgås, at eventuelle forskelle mellem ikrafttrædelsestidspunkterne i medlemsstaterne medfører konkurrenceforvridninger eller i hvert fald forvirring med hensyn til typegodkendelsesprocedurerne.

1.3.3. Den minimumsperiode på 6 måneder, der er omtalt i punkt 1.3.1, er nødvendig for at give køretøjs-

⁽¹⁾ EFT nr. C 293 of 9. 11. 1992, s. 1-5-15, 23, 32-38, 43-49.

og komponentfabrikanterne mulighed for at tilpasse den pågældende produktion til de nye EF-krav og for på forhånd at udvikle køretøjer eller komponenter, der kan opfylde kravene.

1.4. Hvad angår de »ændringer, som er nødvendige for at tilpasse forskrifterne i bilagene til den tekniske udvikling« i de enkelte direktiver, tager ØSU til efterretning, at Rådet i sit rammedirektiv af 30. juni 1992 (i artikel 16) henviser til den procedure, der er omhandlet i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

1.5. ØSU minder om, at det også stiller sig positivt til de forskrifter, der — som fastsat i rammedirektivet — skal hindre, at der let kan foretages ændringer, der øger køretøjets oprindelige ydeevne, ikke blot for knallerter, men også for motorcyklers vedkommende.

2. Forslag til direktiv om masse og dimensioner for to- og trehjulede motordrevne køretøjer

2.1. Forslaget tager sigte på at undgå, at der markedsføres køretøjer med meget store dimensioner eller meget stor masse i forhold til fremdrivningsorganet, og at der dermed opstår forstyrrelser eller risikomomenter i trafikken. Direktivforslaget indeholder definitioner af køretøjets vigtigste dimensioner samt forskrifter for målingen heraf.

2.2. Særlige bemærkninger

2.2.1. I forbindelse med den størst tilladte »masse i køreklar stand« (punkt 3.2.1 i direktivforslagets bilag) må det bemærkes, at det i punkt 3.2.1.2 (»trehjulet motordrevet køretøj«) ville være hensigtsmæssigt at skelne mellem »trehjulede knallerter« og »trehjulede motorcykler«⁽¹⁾, så der også fastsættes en specifik øvre grænse for trehjulede knallerter. For sidstnævnte må denne grænse ligge et godt stykke under de 1 000 kg, som i Kommissionens forslag gælder generelt for alle to- og trehjulede motordrevne køretøjer (f.eks. 250-270 kg).

2.2.2. ØSU foreslår, at den størst tilladte »masse, der må slæbes af en tohjulet knallert« (punkt 3.2.2 i Kommissionens forslag), fastsættes til 80 kg (lovkravet i Schweiz) i stedet for 50 % af køretøjets masse i køreklar stand (som i nogle tilfælde kun ville være 50-60 kg). Når der er tale om motorcykler og trehjulede køretøjer, synes det imidlertid passende at vælge 50 % af køretøjets masse som kriterium.

⁽¹⁾ Dvs. køretøjer med tre symmetrisk anbragte hjul (med en slagvolumen på ikke over 50 cm³ og/eller en maksimal hastighed på over 45 km/h); jf. Rådets direktiv 92/61/EØF, kapitel I, artikel 1, stk. 2 (EFT nr. L 225 af 10. 8. 1992).

2.2.3. Med hensyn til »den største tilladte nyttelast« (punkt 3.2.3 i Kommissionens forslag) synes den øvre grænse på 800 kg for trehjulede knallerter (punkt 3.2.3.1) at være sat alt for højt. Netop for at øge sikkerheden i lyset af både de trafikale problemer og denne køretøjstypes pålidelighed, synes en grænse på 300 kg mere passende.

3. Forslag til direktiv om identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer på to- og trehjulede motordrevne køretøjer

3.1. Direktivforslaget omhandler identificeringen af de vigtigste betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer på køretøjet, som er af stor betydning for den aktive og den passive sikkerhed. Netop af åbenlyse, sikkerhedsmæssige grunde skal identificeringen af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer være ensartet på alle typer af motordrevne køretøjer; herunder køretøjer med lav ydeevne.

3.2. Særlige bemærkninger

— Symbolerne, der er gengivet i figur 13 og 14, bør beholdes køretøjer med dieselmotor, så der sikres overensstemmelse med kravene i det tilsvarende direktiv om motorkøretøjer.

— Farven på den kontrollampe, der er afbildet i figur 17, bør være grøn, også dette i overensstemmelse med det tilsvarende direktiv om motorkøretøjer.

4. Forslaget til direktiv om lydsignalapparater for to- og trehjulede motordrevne køretøjer

4.1. Et lydsignalapparat kan forbedre færdselssikkerheden, da det — i en farlig trafiksituation — har til formål at gøre opmærksom på køretøjets tilstedeværelse eller på nødvendigheden af en manøvrering, uden at der dog derved frembringes unødigt støj.

4.2. Under hensyntagen til de forskellige køretøjstyper, til trafikanternes sandsynlige brug af anordningen samt til knallerterens begrænsede tekniske og praktiske kapacitet, har Kommissionen med rette valgt at definere tre ydelseskategorier for lydsignalapparater afhængigt af, på hvilken køretøjstype lydsignalapparatet rent faktisk skal monteres.

4.3. Særlige bemærkninger

4.3.1. Netop fordi der er defineret tre kategorier af lydsignalapparater, og hver enkelt kategori kun må monteres på en bestemt køretøjstype, kan det være hensigtsmæssigt at foreskrive en særskilt mærkning/identifikation for at muliggøre en klar sondring mellem

de lydsignalapparater, der opfylder kravene i hver enkelt af de tre kategorier.

4.3.2. Hvad angår knallerter med begrænset ydeevne, må det bemærkes, at knallerter med en effekt på mindre end 0,5 kW som en undtagelse fra direktivets bestemmelser kan nøjes med en mekanisk ringeklokke, som betjenes manuelt.

5. Forslag til direktiv om støtteben på tohjulede motordrevne køretøjer

5.1. Forslaget indeholder krav til konstruktion og montering af støtteben på tohjulede motordrevne køretøjer samt forskrifter for støttebenets funktion. Formålet er at sikre køretøjets stabilitet, når det efterlades holdende, uanset om det er på en vandret eller en skrånende flade. De foreslåede krav skal forhindre, at køretøjet kan vælte utilsigtet (f.eks. på grund af et let skub fra et andet køretøj eller vindtrykket fra et forbigående køretøj).

5.2. Særlige bemærkninger

5.2.1. I punkt 3.1.1.3 bør det præciseres, at støtteben, der automatisk klapper op ved første kontakt med vejoverfladen, er tilladt.

5.2.2. I punkt 4.2, 1. led, bør der efter ordet »clip« af sikkerhedsmæssige hensyn tilføjes følgende:

»støttebenet skal kunne klappe op i bagudvendende stilling med blot én fjeder, selv om den anden fjeder er beskadiget.«

6. Forslag til direktiv om tyverisikring på to- og trehjulede motordrevne køretøjer

6.1. De foreslåede forskrifter tilsigter bl.a. at undgå risiko for, at anordningen (under kørsel, med motoren i gang) utilsigtet forårsager blokering af styreapparatet eller fejlfunktion af styremekanismen eller af transmissionen, således at køretøjet bliver en fare i trafikken.

6.2. Særlige bemærkninger

6.2.1. Hvad angår knallerter med begrænset ydeevne, bør følgende tilføjes i punkt 3:

»I tilfælde af, at knallertens forgaffel af tekniske/konstruktionsmæssige grunde er udformet på en

sådan måde, at forskrifterne i dette direktiv ikke kan overholdes, kan andre løsninger vælges under forudsætning af, at direktivets målsætning opfyldes, og at løsningerne godkendes af de tekniske organer, der foretager afprøvningen.«

7. Forslag til direktiv om placering af bagnummerplade på to- og trehjulede motordrevne køretøjer

7.1. Der er tale om tekniske forskrifter for placeringen af bagnummerpladen på køretøjer, hvor en sådan er påbudt; køretøjskonstruktøren skal tage højde for disse forskrifter allerede under køretøjets konstruktion.

7.2. Forskrifterne i dette forslag omhandler især dimensioner, hældning og højde for bagnummerpladens anbringelsessted samt de vinkler, fra hvilke den påmonterede nummerplade skal være synlig.

7.3. I forbindelse med disse særlige forskrifter, som kun vedrører bagnummerpladens anbringelsessted og ikke selve nummerpladens karakteristika, foreslår ØSU, at man holder sig problemet med formen efter montering for øje, idet det navnlig skønnes hensigtsmæssigt at anbefale — eller foreskrive — en passende afrunding af kanterne, som kan forvolde skader på andre end køretøjets bruger.

8. Forslag til direktiv om foreskrevne påskrifter og skilte på to- og trehjulede motordrevne køretøjer

8.1. De pågældende påskrifter, der skal være uudslettelige og anbringes på køretøjet på et let tilgængeligt sted, gør det let at kontrollere, at der er tale om et køretøj af en serie, der er typegodkendt og derfor opfylder konstruktionsforskrifterne med hensyn til såvel sikkerhed som miljøbeskyttelse.

8.2. Direktivforslagets forskrifter svarer til andre internationale forskrifter og sikrer en ensartet identifikation af køretøjerne på verdensplan.

8.3. Det til formålet anvendte fabrikationsskilt skal i øvrigt indeholde påskrifter vedrørende fabrikantens navn, køretøjets typegodkendelsesmærke, lyddæmpermærke og -referencenummer samt det tilladte støjniiveau for den pågældende køretøjstype. Uagtet de specifikke tekniske forskrifter, der senere fastsættes i et særdirektiv, gør sidstnævnte påskrift det nemt — og så

på vejen — at kontrollere, om der er foretaget en ulovlig ændring af køretøjets originale udstødningssystem.

9. Forslag til direktiv om fastholdelsesanordning for passagerer på tohjulede motordrevne køretøjer

9.1. Af åbenbare trafikikkerhedsmæssige grunde skal denne anordning (en strop eller en håndbøjle) sikre, at passagereren kan holde sig fast på køretøjet uanset eventuelle påvirkninger fra vejunderlaget, kørslen eller trafikforholdene.

9.2. Særlige bemærkninger

9.2.1. I forbindelse med den mekaniske afprøvning af anordningernes modstandskraft er det muligvis tilstrækkeligt, hvis der ikke konstateres brud på den pågældende anordning i den periode, hvor den udsættes for den foreskrevne lodrette statiske trækraft.

9.2.2. Eftersom der altid vil ske en blivende deformation af materialer, der er lidt elastiske (så som stropper af læder eller syntetiske materialer), bør punkt 1.1 imidlertid præciseres, så det læses »og uden en blivende deformation på mere end højst 15-20 % af den oprindelige længde«.

Bryssel, den 27. januar 1993.

Susanne TIEMANN

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets forordning (EØF) om foder med særlige ernæringsformål⁽¹⁾

(93/C 73/07)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 28. august 1992 under henvisning til EØF-traktatens artikel 198 at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for landbrug og fiskeri, som udpegede Guiseppe Pricolo til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 7. januar 1993.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 302. plenarforsamling af 27. og 28. januar 1993, mødet den 27. januar 1993, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Med det foreliggende forordningsforslag efterkommer Kommissionen Rådets anmodning af 22. januar 1990 om at fremlægge bestemmelser om produktion, markedsføring og kontrol af foderblandinger med særlige ernæringsformål, det såkaldte diætfoder.

1.2. Diætfoder vinder stadig større udbredelse, og der findes endnu ingen EF-bestemmelser herom. Særregler for diætfoder er derfor nødvendige, så forbrugerne

bibringes passende garantier for foderets egenskaber og kvalitet.

1.3. Forslaget indeholder især bestemmelser om mærkning, emballageform, særlige brugsformål og andre nyttige diætoplevelser, så diætfoder hverken forveksles med ublandet foder eller foderblandinger, som bl.a. omfattes af direktiv 79/793/EØF, eller med de såkaldte foderlægemidler.

1.4. Forslaget er en fuldstændig nyskabelse både med hensyn til retsgrundlag (forordning i stedet for direktiv) og indhold.

⁽¹⁾ EFT nr. 231 af 9. 9. 1992, s. 6.