

2.7. Schließlich möchte der Ausschuß die Kommission bitten, ihn über wichtige Erfahrungen bei der An-

wendung des Übereinkommens auf dem laufenden zu halten.

Geschehen zu Brüssel am 23. September 1992.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Michael GEUENICH

Stellungnahme zu:

- dem Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Bremsanlage für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽¹⁾,
- dem Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit, maximales Drehmoment und maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁽²⁾, und
- dem Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽³⁾

(92/C 313/03)

Der Rat beschloß am 11. März 1992, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu den vorgenannten Vorlagen zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 8. Juli 1992 an. Berichterstatter war Herr Bagliano.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 299. Plenartagung (Sitzung vom 23. September 1992) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß befürwortet diese ersten Durchführungsverordnungen zu der „Rahmenverordnung“ betreffend das Betriebserlaubnisverfahren für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge.

1.2. Insbesondere möchte der Ausschuß betonen, daß es bei diesen Regelwerken neben dem Erfordernis einer Harmonisierung der Verfahren und der technischen Normen, die für die Verwirklichung eines echten einheitlichen Marktes unerlässlich ist, in der Hauptsache um die Sicherheit der Personen und des Straßenverkehrs geht.

1.3. In Anbetracht der gegenwärtigen Diskussion über das bestgeeignete Rechtsinstrument hält der Ausschuß gerade angesichts des Prioritätscharakters dieser Regelwerke die Verordnung für die gegebene Rechtsform.

1.3.1. Eine Verordnung gilt bekanntlich unmittelbar in jedem Mitgliedstaat und ist in allen ihren Teilen verbindlich (Artikel 189 des Vertrags), und gerade die sehr detaillierten technischen Vorschriften dieser Durchführungsbestimmungen (zur Rahmenverordnung) rechtfertigen die von der Kommission getroffene Wahl des Rechtsinstruments, die es ermöglicht, nicht nur zeitliche Abweichungen bei der praktischen Umsetzung, sondern auch uneinheitliche Mittel und Wege zur

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 93 vom 13. 4. 1992, S. 24.
⁽²⁾ ABl. Nr. C 93 vom 13. 4. 1992, S. 116.
⁽³⁾ ABl. Nr. C 93 vom 13. 4. 1992, S. 39.

Erreichung des angestrebten Ergebnisses zu vermeiden, was im Falle einer Richtlinie nicht möglich wäre.

1.4. Die Einrichtung eines „Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt“ mit rein beratender Funktion stößt auf erhebliche Vorbehalte der interessierten Kreise (und dabei nicht nur der Hersteller), denen an einer wirksameren Beteiligung und Mitgestaltung dieses Bereichs gelegen ist. Insbesondere müßten alle Vereinigungen und Organisationen (Verbraucher, Benutzer), deren Aufgabe u.a. darin besteht, die Straßenverkehrssicherheit auf sämtlichen Ebenen sicherzustellen, darin vertreten sein, damit ihr ganzer Erfahrungsschatz in diesen Ausschuß eingebracht wird.

1.5. Daß in den Regelwerken keinerlei Sanktionen vorgesehen sind, bewirkt ebenfalls ein gewisses Befremden, auch wenn klar ist, daß es hier um Verordnungen überwiegend technischen Inhalts geht. Vor allem muß dafür Sorge getragen werden, daß die Vorschriften gemeinschaftsweit einheitlich angewandt werden und etwaige Sanktionen einander vergleichbar sind.

1.5.1. In diesem Zusammenhang befürwortet der Ausschuß beispielsweise die Absicht der Kommission, eine Ad-hoc-Verordnung zu erlassen, die Maßnahmen gegen unzulässige Manipulationen nicht nur an Kleinkrafträdern, sondern — wie der Ausschuß empfiehlt — auch an Motorrädern festlegt, wengleich sich damit natürlich nicht alle Möglichkeiten von Verstößen unterbinden lassen.

1.6. In jedem Falle empfiehlt der Ausschuß — auch unter Berücksichtigung seiner früheren Stellungnahme —, grundsätzlich die Möglichkeit einer Abweichung von den Bestimmungen dieser technischen Verordnungen für Kleinkrafträder mit geringer Leistung vorzusehen, d.h. für Fahrzeuge, die mit Pedalen ausgerüstet sind und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h sowie eine Motorleistung von höchstens 1,5 kW aufweisen. Dem vorrangigen Erfordernis der Straßenverkehrssicherheit darf dadurch natürlich in keiner Weise Abbruch getan werden.

2. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über Bremsanlagen

2.1. Der Ausschuß ist mit dem Tenor dieses Verordnungsvorschlags einverstanden und unterstützt das Anliegen der Kommission, im Interesse der Benutzer wie auch im Hinblick auf eine ständige Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eine einheitliche technische Regelung zu schaffen.

3. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit, maximales Drehmoment und maximale Nutzleistung

3.1. Der Ausschuß befürwortet die beabsichtigte Begrenzung der maximalen Nutzleistung des Motors auf 74 kW für alle zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge.

3.1.1. Dabei ist er sich wohl bewußt, daß dieser Kilowatt-Wert einer Motorleistung von 100 PS entspricht, die eine Höchstgeschwindigkeit von 200 bis 250 km/h ermöglicht und damit eigentlich schon über den vernünftigen Grenzen liegt.

3.1.2. Der Ausschuß schließt sich der Erwägung an, daß eine solche Begrenzung aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, wobei er berücksichtigt, daß es in einigen Mitgliedstaaten lediglich diesbezügliche Empfehlungen an die Industrie gibt.

3.2. Für Kleinkrafträder mit Pedalen (Fahrräder mit Hilfsmotor) sollten spezifische Vorschriften speziell für die Messung der auf die Pedale übertragenen Leistung (bei ausgekuppeltem Motor) zusätzlich in den Verordnungstext aufgenommen werden.

4. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen

4.1. Der Ausschuß wiederholt seine Empfehlung, die Vorschriften zu vereinfachen, befürwortet aber — auch hier unter dem Blickwinkel des unverzichtbaren Sicherheitsgebotes — diese sehr detaillierte, doch zugleich klare und sachgerechte Verordnung.

4.2. Bezüglich der Fahrtrichtungsanzeiger hat sich der Ausschuß mit der Frage befaßt, ob auch für Kleinkrafträder die Ausrüstung mit einer solchen Einrichtung vorgeschrieben werden sollte. Der Ausschuß, dem stets daran gelegen ist, ein größtmögliches Maß an Sicherheit — für die Benutzer, die Öffentlichkeit und den Verkehr — zu gewährleisten, empfiehlt der Kommission zu prüfen, ob eine entsprechende Vorschrift zweckmäßig wäre, dabei aber die damit verbundenen Auswirkungen auf die Preise zu berücksichtigen, die sehr niedrig gehalten werden müssen.

4.3. Die Vorrichtung zur Beleuchtung des hinteren Kennzeichens, die für Motorräder vorgeschrieben ist, sollte nach Meinung des Ausschusses — wiederum im Interesse der Verkehrssicherheit — auch bei Kleinkrafträdern zur Auflage gemacht werden, wenn ein Nummernschild auf nationaler Ebene vorgeschrieben ist.

Geschehen zu Brüssel am 23. September 1992.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Michael GEUENICH

ANLAGE

Vermerk zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignal-einrichtungen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge

[Dok. KOM(91) 498 endg. vom 26. Februar 1992]

— Zu Buchstabe B Punkt 8 des Anhangs I: Die französische Fassung sollte lauten (redaktionelle Änderung):

„ 8. sauf instruction particulière, aucun feu ne doit être clignotant, à l'exception des feux indicateurs de direction et du signal de détresse.“

— Zu Buchstabe B Punkt 10 des Anhangs I:

Einige der an dieser Stelle erwähnten Leuchten und Vorrichtungen sind für bestimmte Fahrzeugklassen und insbesondere Kleinkrafträder nicht obligatorisch; diese Vorschrift sollte deshalb nur dann gelten, wenn die betreffenden Leuchten und Vorrichtungen tatsächlich am Fahrzeug angebracht sind.

— Zu Buchstabe B Punkt 11 des Anhangs I:

Diese Vorschrift sollte ebenfalls nur dann gelten, wenn die genannten Leuchten tatsächlich am Fahrzeug angebracht sind.

— Zu den Punkten 6.8.1 des Anhangs II, 6.7.1 des Anhangs III, 6.11.1 und 6.12.1 des Anhangs IV, 6.11.1 und 6.12.1 des Anhangs V, 6.12.1 des Anhangs VI:

Die in diesen Punkten genannten Rückstrahler sollten die der Klasse I A der ECE⁽¹⁾-Regelung Nr. 3.02 (zuletzt aktualisiert am 1. Juli 1985) sein.

Gegenwärtig wird in den meisten Mitgliedstaaten die Ausrüstung der Fahrzeuge mit diesem Rückstrahlertyp verlangt, bei dem der Lichtstärkekoeffizient höher ist als bei Rückstrahlern der Klasse 1 der Richtlinie 76/757/EWG, die die Kommission allerdings den ECE-Regelungen anzupassen beabsichtigt.

— Zu den Anhängen II und III:

Bei zweirädrigen (Anhang II) und dreirädrigen (Anhang III) Kleinkrafträdern wird für die hinteren Rückstrahler keine bestimmte Klasse vorgegeben. Es sollten auch hier Rückstrahler der Klasse I A nach der ECE-Regelung Nr. 3.02 vorgeschrieben werden.

⁽¹⁾ Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.