

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über mechanische Verbindungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie ihre Anbringung an diesen Fahrzeugen⁽¹⁾

(92/C 313/04)

Der Rat beschloß am 22. April 1992, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 2. September 1992 an. Berichterstatter war Herr Pearson.

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

1. Einleitung

1.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat die verschiedenen Vorschläge zur Gewährleistung einheitlicher Maßnahmen zur Senkung der Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr, zur Beseitigung von Handelshemmnissen und zugunsten der Freizügigkeit von Personen und des freien Warenverkehrs aufmerksam verfolgt. Er hat sich in der letzten Zeit in Stellungnahmen zu Themen wie Reifen, Sicherheitsscheiben, Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen, Geschwindigkeitsbegrenzern und Außenkanten von Nutzfahrzeugen geäußert. Aus diesem Grunde begrüßt er es, daß die Kommission mit ihrem Vorschlag die in bezug auf die Rahmenrichtlinie 70/156/EWG Anhang II Ziffer 11 noch offene Rechtslücke schließen möchte.

1.2. Im Zuge der Liberalisierung im Rahmen des Binnenmarktes und dem damit verbundenen freien Personen- und Warenverkehr müssen unbedingt auch die technischen Anforderungen an mechanische Verbindungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern harmonisiert werden. Für den Wettbewerb im Verkehrssektor ist die Übereinstimmung und Austauschbarkeit von Kraftfahrzeugen ein sehr wichtiger Faktor.

1.3. Der Ausschuß unterschreibt voll und ganz die in der Begründung angeführten Argumente der Kommission für die Vorlage dieses Richtlinienvorschlags, hat jedoch den Eindruck, daß das Kommissionsdokument inhaltlich den erklärten Zielsetzungen nicht immer gerecht wird.

2. Besondere Bemerkungen

2.1. Der Ausschuß begrüßt es, daß die Spezifizierungen sich vom Ansatz her an die ECE-Regelung Nr. 55 und die ISO-Normen anlehnen. Bislang haben einige Mitgliedstaaten und auch mehrere Drittländer die ECE-Regelung Nr. 55 unterzeichnet, während die ISO-Normen von den Mitgliedstaaten weitgehend übernommen werden.

2.2. Es wird mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, daß eine einheitliche allgemeine Anerkennung der

ECE-Regelung Nr. 55 und der ISO-Normen die Straßenverkehrssicherheit verbessern wird. Einige der technischen Bestimmungen des Richtlinienvorschlags, die im Interesse der Verkehrssicherheit in die Kommissionsvorlage aufgenommen wurden, weichen von diesen beiden Regelwerken ab und enthalten schärfere Auflagen. Diese Unterschiede werden möglicherweise den Herstellern und mithin auch den Benutzern kurzfristig Mehrkosten bescheren. Außerdem ist es denkbar, daß heute gängige Anhängerzugvorrichtungen und der neuen Spezifizierung entsprechende Anhängerzugsysteme in der Praxis nebeneinander verwendet werden, wodurch sich für die Benutzer Probleme ergeben können.

3. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

3.1. Artikel 1

Eine der beiden Begriffsbestimmungen betrifft „ein Verbindungsteil, für das die Bauartgenehmigung für ein Bauteil im Sinne von Artikel 9 a der Richtlinie 70/156/EWG erteilt werden kann.“ Im Interesse einer eindeutigeren Begriffsbestimmung sollten ergänzend die Worte „in ihrer zuletzt geänderten Fassung“ eingefügt werden.

3.2. Artikel 2

Die erste Zeile sollte folgendermaßen lauten: „Ab 1. Juli 1993 dürfen die Mitgliedstaaten“.

3.3. Artikel 3

3.3.1. Die verschiedenen sprachlichen Fassungen dieses Artikels gehen in der Aussage auseinander, so daß Unklarheiten entstehen können. Nach dem Verständnis des Ausschusses geht es in dieser Textstelle — völlig zu Recht — um das erstmalige Inverkehrbringen.

3.3.2. Im Interesse der terminlichen Übereinstimmung mit den anderen Richtlinien sollte der Zeitpunkt 1. Oktober 1995 in 1. Januar 1996 abgeändert werden.

3.4. Artikel 5

Die Kommission möchte sich in dem hier in Rede stehenden Bereich von einem „Beratenden Ausschuß“

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 134 vom 25. 5. 1992, S. 36.

unterstützen lassen, aber nach Ansicht des Ausschusses hat sich der „Ausschuß für die Anpassung an den technischen Fortschritt“ — mit der Möglichkeit von Abstimmungen — bewährt und sollte daher beibehalten werden.

3.5. Artikel 6

Der Ausschuß sieht die Dringlichkeit einer Umsetzung dieser Bestimmungen in den Mitgliedstaaten ein, weist jedoch darauf hin, daß die diesbezüglich vorgesehene Frist die Hersteller unter erheblichen Zeitdruck setzen wird, um diesen Spezifizierungen nachzukommen. Es wäre zu begrüßen, wenn im Rat so früh eine Einigung zustande käme, daß die Mitgliedstaaten den Regelungen zum 1. Januar 1993 nachkommen könnten, d.h. zum

selben Termin wie für die Umsetzung der allgemeinen Kfz-Betriebserlaubnis-Richtlinie (70/156/EWG).

3.6. Anhang V Ziffer 4.5

Die in Tabelle 5 angegebenen Zahlen zur Klasse D50-C2 stimmen mit den in den ISO-Normen und der ECE-Regelung verankerten Werten nicht überein. An diesen anerkannten Normen sollte nicht gerüttelt werden.

3.7. Anhang VII

Dem Hersteller wird es möglicherweise Schwierigkeiten bereiten, den „V-Wert“ in diesem Zusammenhang entsprechend zu berücksichtigen.

Geschehen zu Brüssel am 23. September 1992.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Michael GEUENICH

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen ⁽¹⁾

(92/C 313/05)

Der Rat beschloß am 7. April 1992, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage 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 Pearson.

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

1. Einleitung

1.1. Mit der Richtlinie 91/441/EWG ⁽²⁾ — der jüngsten Änderung zu der Basisrichtlinie 70/220/EWG — wurden die Emissionsgrenzwerte für Personenkraftwagen mit bis zu sechs Sitzplätzen und einer zulässigen Höchstmasse von 2 500 kg erheblich verschärft. Die jetzige Kommissionsvorlage sieht dieselben Emissionsgrenzwerte nun auch für Pkw mit mehr als sechs Sitzplätzen sowie für leichte Nutzfahrzeuge und Geländewagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3 500 kg vor.

1.2. Dieser Richtlinienentwurf soll an die Richtlinie 91/441/EWG anknüpfen, da bei der Herstellung der in Rede stehenden Fahrzeuge zum Teil die gleichen Bauteile verwendet werden. Normalerweise sollen leichte Nutzfahrzeuge von ihrer Konzeption her spezifischen Anforderungen beim Personen- oder Gütertransport gerecht werden, und daher ist für sie die Kleinserienfertigung mit vielen Modellvarianten typisch: Die Verwendung der betreffenden Pkw-Bauteile für die Fertigung von Nutzfahrzeugen impliziert normalerweise Konstruktionsabwandlungen, weil sich wegen der höheren Zuladung bei Nutzfahrzeugen Probleme bezüglich der Abgasentwicklung, der Aufhängungsmechanik, des Getriebes und der Gestaltung der Karosserie (die einen größeren Luftwiderstand hat) ergeben.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 100 vom 22. 4. 1992, S. 7.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 242 vom 30. 8. 1991, S. 1.