

Stellungnahme zu:

- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Massen und Abmessungen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Einrichtungen für Schallzeichen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, und ⁽¹⁾
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Halteeinrichtung für Beifahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen ⁽¹⁾

(93/C 73/06)

Der Rat beschloß am 12. Oktober 1992 und 19. Oktober 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 6. Januar 1993 an. Berichtersteller war Herr Bagliano.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 302. Plenartagung (Sitzung vom 27. Januar 1993) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Der Ausschuß begrüßt das aus acht Richtlinienvorschlägen bestehende Maßnahmenpaket zur Durchführung der Richtlinie Nr. 92/61/EWG vom 30. Juni 1992 — der Rahmenrichtlinie — über das Betriebserlaubnisverfahren für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge.

1.2. Insbesondere nimmt der Ausschuß zur Kenntnis, daß die vorgeschlagenen Regelungen vor allem auf die Sicherheit von Personen und des Straßenverkehrs abzielen und zugleich die Anforderung einer Harmonisierung der Verfahren und technischen Normen im Hinblick auf die Beseitigung von Hemmnissen im Warenverkehr erfüllen, eine für die Verwirklichung eines echten Binnenmarktes unabdingbare Voraussetzung.

1.3. Der Ausschuß stellt fest, daß der Rat für das Rechtsinstrument der Richtlinie optiert hat, bleibt aber bei seiner Auffassung, daß die Rechtsform der Verordnung vorzuziehen gewesen wäre, um zeitliche und inhaltliche Abweichungen bei der Anwendung dieser gemeinschaftlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten zu verhindern.

1.3.1. Damit trotzdem eine gleichzeitige und einheitliche Durchführung der Rechtsvorschriften in allen Mitgliedstaaten ermöglicht wird, sollten nach Ansicht des Ausschusses die verschiedenen Richtlinien (zur Durchführung der Rahmenrichtlinie) zwei Daten festlegen:

- einen Stichtag, an dem die betreffende Richtlinie von allen Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt sein muß (beispielsweise 18 Monate nach ihrer Verabschiedung);
- einen späteren Termin für das Inkrafttreten, beispielsweise (mindestens) sechs Monate nach dem Zeitpunkt der Umsetzung in nationales Recht (während dieser sechs Monate kann die Erteilung der Betriebserlaubnis selbstverständlich gemäß den noch geltenden Rechtsvorschriften oder aber bereits gemäß den Bestimmungen der neuen EG-Richtlinien erfolgen).

1.3.2. Auf diese Weise kann vermieden werden, daß wegen eines zeitlich verschobenen Inkrafttretens der betreffenden Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten Marktverzerrungen auftreten oder zumindest Unklarheiten bei den Betriebserlaubnisverfahren entstehen.

1.3.3. Die in Ziffer 1.3.1 genannte Mindestfrist von sechs Monaten ist nötig, damit die Fahrzeug- und Zube-

⁽¹⁾ Abl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 1-5-15-23, 32-38-43-49.

hörerhersteller ihre laufende Produktion auf die neuen EG-Rechtsvorschriften abstimmen und auch Fahrzeuge und Zubehör entwickeln können, die bereits diesen neuen Bestimmungen genügen.

1.4. Was die „zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge der verschiedenen Richtlinien an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen“ anbelangt, nimmt der Ausschuß zur Kenntnis, daß der Rat in (Artikel 16) seiner Rahmenrichtlinie vom 30. Juni 1992 auf das in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG verankerte Verfahren verweist.

1.5. Der Ausschuß begrüßt auch, daß im Einklang mit der Rahmenrichtlinie geeignete Bestimmungen festgelegt werden, durch die Manipulationen am Fahrzeug — nicht nur bei Kleinkrafträdern, sondern auch bei Motorrädern — zwecks Steigerung der ursprünglichen Leistung zumindest erschwert werden sollen.

2. Richtlinienvorschlag über Massen und Abmessungen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

2.1. Die vorgeschlagene Richtlinie soll verhindern, daß Fahrzeuge mit im Verhältnis zum Antriebssystem zu großen Abmessungen oder übermäßigem Gewicht in den Verkehr gebracht werden und damit eine Behinderung oder Gefährdung des Straßenverkehrs verursachen. Sie legt die Begriffsbestimmungen und die Vorgehensweise bezüglich der Feststellung der wesentlichen Abmessungen der betreffenden Fahrzeuge fest.

2.2. Besondere Bemerkungen

2.2.1. Zur „höchstzulässigen Masse in fahrbereitem Zustand“ (Ziffer 3.2.1 des Anhangs des Richtlinienvorschlags) ist anzumerken, daß es sachdienlich wäre, in Ziffer 3.2.1.2 (dreirädrige Fahrzeuge) zwischen „dreirädrigen Kleinkrafträdern“ und „Dreiradfahrzeugen“⁽¹⁾ zu unterscheiden und auch für dreirädrige Kleinkrafträder einen spezifischen Grenzwert festzulegen, der (mit beispielsweise 250-270 kg) unbedingt erheblich niedriger liegen sollte als der generelle Grenzwert von 1000 kg, der in der Kommissionsvorlage für dreirädrige Kraftfahrzeuge jeder Art vorgesehen ist.

2.2.2. Was die „Anhängelast“ (s. Ziffer 3.2.2 der Kommissionsvorlage) angeht, sollte für zweirädrige Kleinkrafträder eine zulässige Zuglast von 80 kg vorgesehen werden (wie in der Schweiz), anstatt 50 % der Trockenmasse (Leergewicht) (was in manchen Fällen dann nur 50-60 kg entspräche). Dagegen hält es der Ausschuß für richtig, bei Motorrädern und dreirädrigen Fahrzeugen als zulässige Zuglast 50 % des Leergewichts zugrunde zu legen.

⁽¹⁾ d.h. mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattete Kraftfahrzeuge mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50 cm³ und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h (vgl. Richtlinie 92/61/EWG des Rates, Kap. I Art. 1 Abs. 2, veröffentlicht im ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992)

2.2.3. Hinsichtlich der „höchstzulässigen Zuladungen“ (Ziffer 3.2.3 der Kommissionsvorlage) ist anzumerken, daß die für dreirädrige Kleinkrafträder (Ziffer 3.2.3.1) vorgeschlagene Obergrenze von 800 kg viel zu großzügig ist. Gerade im Interesse einer größeren Straßenverkehrssicherheit erscheint unter dem Blickwinkel der Verkehrsprobleme und der Betriebssicherheit dieser Art von Fahrzeugen eher ein Zuladungsgrenzwert von 300 kg angemessen.

3. Richtlinienvorschlag über die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

3.1. In der vorgeschlagenen Richtlinie geht es um die Kennzeichnung der wesentlichen, am Fahrzeug befindlichen Bedienungselemente, Kontrolleuchten und Anzeigevorrichtungen, die für die aktive und passive Sicherheit wichtig sind. Gerade aus naheliegenden Sicherheitsgründen muß die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger bei allen Fahrzeugklassen — und zwar auch bei schwach motorisierten Kraftfahrzeugen — völlig einheitlich sein.

3.2. Besondere Bemerkungen

- Die in Abbildung 13 und 14 wiedergegebenen Symbole sollten analog zu der Richtlinie über Pkw als fakultative Einrichtung Fahrzeugen mit Dieselmotor vorbehalten sein.
- Die in Abbildung 17 gezeigte Kontrolleuchte sollte grün sein, wie es auch in der Richtlinie über Pkw festgelegt ist.

4. Richtlinienvorschlag über die Einrichtung für Schallzeichen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kfz

4.1. Diese Einrichtung kann zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, weil sie dazu bestimmt ist, auf die Anwesenheit oder ein wegen einer gefährlichen Situation erforderliches Manöver eines Fahrzeugs aufmerksam zu machen, ohne dabei jedoch Lärmbelastungswerte zu erreichen.

4.2. Wegen der Verschiedenartigkeit der Fahrzeuge, die mit solchen Signaleinrichtungen versehen werden, der voraussichtlichen Einsatzmöglichkeiten solcher Einrichtungen für den Fahrer sowie der beschränkten technischen und praktischen Möglichkeiten im Falle von Kleinkrafträdern werden zweckmäßigerweise drei Leistungsklassen für diese Signaleinrichtungen nach Maßgabe des Fahrzeugtyps, bei dem sie installiert werden, festgelegt.

4.3. Besondere Bemerkungen

4.3.1. Gerade weil drei Kategorien von akustischen Signaleinrichtungen unterschieden werden und jede Kategorie nur bei einem bestimmten Fahrzeugtyp verwendet werden darf, wäre es vielleicht nützlich, eine unterschiedliche Markierung/Kennzeichnung vorzusehen,

anhand deren sich ohne weiteres feststellen läßt, welche Einrichtungen welcher dieser drei Kategorien zuzuordnen sind.

4.3.2. Eine Bemerkung zu schwach motorisierten Kleinkrafträdern: Nach Ansicht des Ausschusses sollte in Abweichung von den Bestimmungen dieser Richtlinie die Möglichkeit zugelassen werden, daß Kleinkrafträder mit einer Motorleistung von weniger als 0,5 kW nur mit einer Handklingel ausgerüstet werden.

5. Richtlinienvorschlag über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen

5.1. Die vorgeschlagene Richtlinie enthält die Vorschriften über die Bau- und Funktionsweise von Ständern für zweirädrige Kraftfahrzeuge, um einen sicheren Stand des abgestellten Fahrzeugs auf ebener und geneigter Fläche zu gewährleisten. Die Ständer müssen von ihren Eigenschaften her so angelegt sein, daß ein Umkippen des abgestellten Fahrzeugs infolge äußerer Einwirkungen (etwa in Form eines leichten Stoßes durch ein anderes Fahrzeug oder eines durch vorbeifahrende Fahrzeuge verursachten Luftstroms) ausgeschlossen ist.

5.2. Besondere Bemerkungen

5.2.1. Ziffer 3.1.1.3 des Richtlinienvorschlags sollte besagen, daß auch Ständer verwendet werden dürfen, die sich bei der ersten Berührung der Straßenoberfläche automatisch schließen.

5.2.2. Des weiteren sollte im Interesse der Sicherheit in Ziffer 4.2 der erste Spiegelstrich am Ende um folgenden Wortlaut ergänzt werden:

„wobei bei Bedarf jede der Federn auch bei Versagen der anderen Feder den Ständer nach hinten in die geschlossene Stellung bringen muß.“

6. Richtlinienvorschlag über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

6.1. Durch die vorgeschlagenen Vorschriften soll verhütet werden, daß die Sicherungseinrichtung im Fahrbetrieb selbsttätig blockieren kann bzw. dadurch bedingt Beschädigungen am Lenk- oder Übertragungssystem auftreten können und auf diese Weise die Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt wird.

6.2. Besondere Bemerkungen

6.2.1. In bezug auf schwach motorisierte Kleinkrafträder sollte Ziffer 3 des Richtlinienvorschlags um folgenden Wortlaut ergänzt werden:

„Wenn aufgrund technischer/konstruktionsbedingter Merkmale der Lenksäule eines Kleinkraftrades

die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht eingehalten werden können, sind auch andere Lösungen zulässig, sofern sie den Zwecken der Richtlinie genügen und von den zuständigen Prüfstellen genehmigt werden können.“

7. Richtlinienvorschlag über die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

7.1. Es geht um technische Vorschriften betreffend die Stelle für die Anbringung des amtlichen Kennzeichens, die der Hersteller des Fahrzeugs in der Entwurfsphase einplanen muß, sofern die diesbezügliche Ausstattung für das betreffende Fahrzeug vorgeschrieben ist.

7.2. Die Bestimmungen dieses Vorschlags betreffen insbesondere die Abmessungen, die Neigung und den Bodenabstand der Anbringungsstelle sowie die seitlichen Winkel, innerhalb deren das angebrachte amtliche Kennzeichen erkennbar sein muß.

7.3. Da die vorgeschlagenen Bestimmungen nur die Stelle für die Anbringung des amtlichen Kennzeichens, nicht aber die Merkmale des Nummernschildes selbst betreffen, regt der Ausschuss an, im Lichte der sich nach der Anbringung des amtlichen Kennzeichens ergebenden Konfiguration eventuell geeignete Radien für die Abrundung der Ecken — die auch bei anderen Personen als dem Benutzer des betreffenden Fahrzeugs Verletzungen oder Schäden verursachen könnten — zu empfehlen oder vorzuschreiben.

8. Richtlinienvorschlag über die vorgeschriebenen Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

8.1. Anhand der vorgeschriebenen, unauslöschar und dauerhaft an einer zugänglichen, aber zugleich geschützten Stelle des Fahrzeugs anzubringenden Angaben kann bei Straßenverkehrskontrollen leicht festgestellt werden, ob ein bestimmtes Fahrzeug einer Baureihe angehört, für die eine Betriebserlaubnis ausgestellt wurde und die mithin nicht nur den Sicherheitsvorschriften, sondern auch den Umweltschutzbestimmungen entspricht.

8.2. Die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie sind analog zu anderen, internationalen Normen angelegt und gewährleisten, daß ein Fahrzeug weltweit auf einheitliche Weise identifiziert werden kann.

8.3. Die sonstigen Angaben, mit denen das Fabrik Schild (Typenschild) versehen werden muß, betreffen den Namen des Herstellers, das Betriebserlaubniszeichen für das Fahrzeug, die Marke und Bezeichnung des Schalldämpfertyps sowie den für den betreffenden Fahrzeugtyp zulässigen Schallpegel. Die letztgenannte Angabe gestattet — unabhängig von den spezifischen technischen Vorschriften, die noch in einer einschlägigen Richtlinie festgelegt werden — auch bei Straßen-

kontrollen die einfache Überprüfung des Fahrzeugs auf etwaige Manipulierungen oder Änderungen an der werkseitig installierten Auspuffanlage.

9. Richtlinienvorschlag über die Halteeinrichtung für Beifahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen

9.1. Aus offensichtlichen Gründen der Sicherheit muß diese Einrichtung (in Form eines Haltegriffs bzw. Haltegurts) dem Beifahrer so festen Halt geben, daß er unabhängig von der Beschaffenheit der Straßendecke, von der Art, in der das Fahrzeug gelenkt wird, und den Verkehrsbedingungen eine sichere Sitzposition beibehalten kann.

Geschehen zu Brüssel am 27. Januar 1993.

9.2. Besondere Bemerkungen

9.2.1. Was die mechanische Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Halteeinrichtungen angeht, so könnte es als ausreichend angesehen werden, wenn bei Einwirkung der vorgeschriebenen vertikalen Zugkraft an den betreffenden Einrichtungen keine Bruchstellen auftreten.

9.2.2. Da allerdings bei nicht sehr zugelastischen Materialien (wie etwa Leder- oder Kunststoffgurten) stets eine dauerhafte Verformung eintritt, wird vorgeschlagen, in den Ziffern 1.1 und 1.2 des Anhangs zum Richtlinienvorschlag den Zusatz „bleibende längenmäßige Verformung um mehr als 15-20%“ vorzunehmen.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Susanne TIEMANN

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Futtermittel für besondere Ernährungszwecke⁽¹⁾

(93/C 73/07)

Der Rat beschloß am 28. August 1992, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 198 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Landwirtschaft und Fischerei nahm ihre Stellungnahme am 7. Januar 1993 an. Berichterstatter war Herr Pricolo.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 302. Plenartagung (Sitzung vom 27. Januar 1993) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Mit dem Verordnungsvorschlag kommt die Kommission dem ihr am 22. Januar 1990 vom Rat erteilten Auftrag nach, Einzelvorschriften für die Erzeugung, das Inverkehrbringen und die Überwachung von Mischfuttermitteln für besondere Ernährungszwecke, gemeinhin Diätfuttermittel genannt, vorzuschlagen.

1.2. Es handelt sich um Erzeugnisse, deren Marktbedeutung wächst und für die bisher noch keine Gemeinschaftsvorschriften gelten. Eine besondere Regelung ist deshalb notwendig, damit den Verwendern geeignete

Sicherheiten in bezug auf die besonderen Eigenschaften und die Qualität der Erzeugnisse geboten werden.

1.3. Der Vorschlag sieht im wesentlichen Vorschriften für die Angaben auf den Etiketten, die Art der Verpackung und die Liste der ausschließlichen Verwendungszwecke vor sowie alle übrigen nützlichen Informationen zur Feststellung der besonderen diätetischen Eigenschaften der betreffenden Erzeugnisse, damit sie weder mit den gängigen Futtermitteln (Allein- und Mischfutter), die durch die Richtlinie Nr. 79/793/EWG geregelt werden, noch mit den sogenannten Fütterungsarzneimitteln verwechselt werden können, die rein therapeutischen Zwecken dienen.

1.4. Der Vorschlag ist sowohl hinsichtlich der Rechtsgrundlage (Verordnung anstelle einer Richtlinie) als auch des Inhalts eine völlige Neuerung.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 231 vom 9. 9. 1992, S. 6.