

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Rückspiegeln, von zusätzlichen Systemen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG“

(KOM(2001) 811 endg. — 2001/0317 (COD))

(2002/C 149/02)

Der Rat beschloss am 21. März 2002, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 95 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 8. April 2002 an. Berichterstatte war Herr Colombo.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 390. Plenartagung am 24. und 25. April 2002 (Sitzung vom 24. April) mit 94 Ja-Stimmen ohne Gegenstimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Inhalt des Vorschlags

1.1. Ziel dieses Richtlinienvorschlags ist die Angleichung der Rechtsvorschriften für Rückspiegel und zusätzliche Systeme für indirekte Sicht an Fahrzeugen der Klassen M (Fahrzeuge zur Personenbeförderung) und N (Fahrzeuge zur Güterbeförderung).

1.2. Die vorgeschlagene Richtlinie ändert und ersetzt die Richtlinie 71/127/EWG⁽¹⁾ vom 1. März 1971, eine Einzelrichtlinie, die im Rahmen des durch die Richtlinie 70/156/EWG⁽²⁾ zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens erlassen wurde.

1.3. Rechtsgrundlage ist Artikel 95 des EWG-Vertrags; die ursprüngliche Gliederung der Richtlinie 71/127/EWG wird zwar teilweise beibehalten, der Inhalt jedoch wesentlich verändert.

1.4. Ziel des Vorschlags ist die Verringerung der Gefahren, die sich aus einem unvollständigen seitlichen und rückwärtigen Sichtfeld ergeben. Die Erweiterung des Sichtfelds soll durch innovative Einzelheiten der Bauteile der Fahrzeuge und durch die Einführung neuer Technologien erreicht werden. Als Ergebnis wird eine erhöhte Sicherheit der Straßenverkehrsteilnehmer angestrebt.

1.5. Der wichtigste Aspekt ist der Übergang von der Freiwilligkeit innerhalb des in der Richtlinie 71/127/EWG vorgesehenen Typgenehmigungssystems zur verbindlichen Einführung dieses Verfahrens für alle leichten und schweren Fahrzeuge, die unter diese Richtlinie fallen.

2. Ziele des Vorschlags

2.1. Durch den o.g. Vorschlag soll offensichtlich eine Harmonisierung der unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten und die Einführung einheitlicher Vorschriften, die in der gesamten EU gelten, erreicht werden. Daher ist vorgesehen, dass die Richtlinie 71/127/EWG zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Richtlinienvorschlags ungültig wird.

2.2. Die wichtigsten Änderungen sind außer der verbindlichen Anwendung der Richtlinie die Verpflichtung zum Anbringen zusätzlicher Spiegel und die Änderung bestimmter Merkmale derselben zur Vergrößerung des indirekten Sichtfelds sowie die Möglichkeit, bestimmte bisher vorgesehene Spiegel durch Kamera- und Monitorsysteme zu ersetzen.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss ist bei seiner Bewertung des Kommissionsvorschlags von der Überlegung ausgegangen, dass das Problem der Sicherheit wichtiger ist als etwaige Probleme bei der Anwendung der vorgesehenen Neuerungen.

3.1.1. Der Ausschuss befürwortet die Grundzüge dieses Richtlinienvorschlags, da er gesetzgeberische Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit nicht nur der Fahrzeuge, sondern insbesondere auch der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer usw.) stets befürwortet hat.

3.1.2. Nach Ansicht des Ausschusses ist der Übergang von der in Richtlinie 71/127/EWG vorgesehenen Freiwilligkeit zu der im neuen Richtlinienvorschlag vorgesehenen Verbindlichkeit zwar mit einigen technischen Problemen verbunden, auf die im Folgenden in den allgemeinen und besonderen Bemerkungen eingegangen wird, stellt jedoch eine wichtige Voraussetzung für eine schrittweise Harmonisierung der Vorschriften über die Typgenehmigungssysteme dar.

⁽¹⁾ ABl. L 68 vom 1.3.1971.

⁽²⁾ ABl. L 42 vom 23.2.1970.

3.1.3. Wenn dieser Vorschlag vollständig umgesetzt wird, werden in der Europäischen Union verbindliche Vorschriften und Qualitätsstandards für Systeme der indirekten Sicht in und an Kraftfahrzeugen der Klassen M und N eingeführt. Dies erfolgt in Erwartung der Rahmenrichtlinie über den gesamten Bereich der Fahrzeuge zur Güterbeförderung, die derzeit in der Kommission diskutiert wird und durch welche die derzeitige Situation, in der die Mitgliedstaaten ihre einzelstaatlichen Vorschriften beibehalten dürfen, überwunden werden sollte.

3.1.4. Der Ausschuss bedauert, dass der Richtlinienvorschlag hinsichtlich der wirtschaftlichen Bewertung lückenhaft ist, da jegliche Bezugnahme auf die Folgenabschätzung der Einführung zusätzlicher Rückspiegel fehlt.

4. Besondere Bemerkungen

4.1. Durchführungsfristen

4.1.1. Aus den oben genannten Erwägungen heraus wirft der Ausschuss die Frage auf, ob die in dem Vorschlag vorgesehenen Durchführungsfristen nicht zu knapp sind und ob sie die technischen Schwierigkeiten, die sich je nach der Komplexität der anzubringenden Vorrichtungen in unterschiedlichem Maße stellen, gebührend berücksichtigen.

4.1.2. Im Einzelnen erscheinen die in Artikel 2 Absätze 1 und 2 vorgesehenen Zeiträume für die Anwendung der Richtlinie angebracht, doch könnte die in Artikel 2 Absatz 3 genannte Frist für „Zulassungen“ (Neu- oder Erstzulassungen) zu knapp sein.

5. Zu Anhang II — Asphärische Rückspiegel

5.1. In Anhang II (Ziffern 3.1 und 3.3.3) ist die Verpflichtung vorgesehen, an Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 einen zusätzlichen asphärischen Rückspiegel sowohl auf der Fahrerseite als auch auf der Beifahrerseite anzubringen, um den sogenannten toten Winkel zu vermeiden.

5.2. Der Ausschuss ist sich zwar bewusst, dass die Ausschaltung dieses negativen Faktors einige technische Probleme aufwerfen kann, so z. B. die Verzerrung der Sicht, begrüßt jedoch die Verbreitung aller Vorrichtungen, welche die Sicherheit erhöhen können.

5.3. Seines Erachtens liegen die Schwierigkeiten bei der Verwendung asphärischer Spiegel größtenteils in der erforderlichen Gewöhnung des Fahrers; diese wird jedoch gerade durch die obligatorische, allgemeine und einheitliche Einführung dieser Vorrichtungen erleichtert.

5.4. Der Ausschuss hofft, dass auch Fahrzeuge, die nicht den Gemeinschaftsvorschriften unterliegen, aber im EU-Gebiet verkehren, mit den in der Richtlinie vorgesehenen Sicherheitssystemen ausgestattet werden.

6. Zu Anhang III — Anwendungsbereich für Fahrzeuge der Klasse M1

6.1. In Anhang III (Ziffer 5.3) wird für das neue Sichtfeld der Hauptaußenrückspiegel der Gruppe III sowohl auf der Fahrerseite als auch auf der Beifahrerseite ein Sichtfeld auf der Höhe des Bodens von 4 Metern Breite hinter den Augenpunkten vorgeschrieben.

6.2. Der Ausschuss räumt zwar ein, dass zur Erreichung eines so großen Sichtfeldes größere Spiegel verwendet werden müssen, was eine gewisse negative Auswirkung auf die Aerodynamik haben könnte, befürwortet aber dennoch die Einführung dieser Vorrichtungen, die er als wichtigen Faktor zur Erhöhung der Sicherheit der verletzlichsten Straßenverkehrsteilnehmer betrachtet.

7. Schlussfolgerungen

7.1. Der Ausschuss billigt und unterstützt — vorbehaltlich seiner obigen Einwände — die Grundzüge des Vorschlags und hofft des Weiteren, dass die geplante Rahmenrichtlinie für eine europäische Typgenehmigung für Lastkraftwagen bald vorliegt, denn sie dürfte auf Gemeinschaftsebene ein wichtiges Element für die Betriebserlaubnisverfahren bei Kraftfahrzeugen darstellen.

Brüssel, den 24. April 2002.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Göke FRERICHS