

Wenn ein Mitgliedstaat für das Natura-2000-Netz vorgeschlagene Gebiete in erheblichem Umfang zurückzieht, muss er dies im Hinblick auf die Gültigkeit der wissenschaftlichen Kriterien des Anhangs III der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen<sup>(1)</sup> für diese Gebiete sowie an Hand einer Analyse des Verhältnisses der in diesen Gebieten vertretenen Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse begründen. Ist ein Lebensraum oder ein Lebensraum von gemeinschaftlichem Interesse unzureichend vertreten, was sich aus einer solchen Zurückziehung ergeben könnte, muss der Mitgliedstaat neue Gebietsvorschläge machen, um den auf den biogeographischen Seminaren festgestellten Mangel zu beseitigen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 206 vom 22.7.1992.

(2002/C 81 E/245)

### SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-2734/01

von Erik Meijer (GUE/NGL) an die Kommission

(5. Oktober 2001)

**Betrifft:** Verzögerung bei der Erfüllung der Verpflichtung, den „toten Winkel“ für Lastwagenfahrer zu beseitigen

1. Ist der Kommission bekannt, dass vor allem in dicht bevölkerten Gebieten mit vielen Radfahrern und Fußgängern viele Unfälle deshalb entstehen, weil der Fahrer eines Lastwagens aufgrund eines „toten Winkels“ in seinen Außenspiegeln nicht hinreichend erkennen kann, wenn er in einer Kurve Menschen und Gegenstände überfährt?
2. Ist der Kommission bekannt, dass inzwischen konvexe Außenspiegel im Handel sind, die Lastwagenfahrer in die Lage versetzen, auch die Teile der Umgebung ihres Fahrzeugs zu erkennen, die bisher außerhalb ihres Gesichtsfelds lagen?
3. Kann die Kommission bestätigen, dass inzwischen ein Viertel der Lastwagen auf freiwilliger Grundlage mit solchen Spiegeln ausgerüstet worden ist, dass es jedoch nicht den Anschein hat, dass auch die restlichen Fahrzeuge auf freiwilliger Grundlage damit ausgerüstet werden sollen?
4. Werden die nationalen Regierungen aufgrund von Rechtsvorschriften der EU daran gehindert, die Verwendung solcher Spiegel innerhalb einer kurzen Frist verbindlich vorzuschreiben?
5. Welche Mitgliedstaaten sind – sollte Frage 4 verneint werden – nachlässig bei der Inanspruchnahme ihres Rechts, als nationaler Souverän den Einsatz dieser Spiegel verbindlich vorzuschreiben?
6. Wie gedenkt die Kommission – sollte Frage 4 bejaht werden – dazu beizutragen, dass die neuen Spiegel innerhalb einer möglichst kurzen Frist verbindlich vorgeschrieben werden, indem unverzüglich der entsprechende Spielraum für die Einführung nationaler Rechtsvorschriften geschaffen bzw. die schnelle Einführung europäischer Regeln ermöglicht wird?

### Antwort von Herrn Liikanen im Namen der Kommission

(26. November 2001)

Es ereignen sich Unfälle, wenn Fahrzeugführer Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer nicht wahrnehmen, die sich in einem so genannten toten Winkel, der vom Fahrer nicht einsehbarer Zone im Nahbereich des Fahrzeugs, befinden. Sind größere Kraftfahrzeuge, insbesondere LKW, an diesen Unfällen beteiligt, so werden Personen oft schwer verletzt oder gar getötet.

Die Kommission ist sich dieser Problematik bewusst und erörtert derzeit mit den Mitgliedstaaten, der Industrie und anderen Interessengruppen die Möglichkeiten, diese Gefahr durch Rückspiegel zu verringern, die so gestaltet sind, dass die nicht einsehbare Zone um das Fahrzeug verkleinert wird.

Nach Einigung in ihrer Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ hat die Kommission eine Ad-hoc-Sachverständigen-Gruppe beauftragt, die betreffende Richtlinie abzuändern. In drei Sitzungen im Mai, Juli und September 2001 erarbeitete die Gruppe einen Text, in dem unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung seit der letzten Änderung<sup>(1)</sup> der Richtlinie des Rates 71/127/EWG vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen<sup>(2)</sup> wesentliche Verbesserungen der geltenden Vorschriften vorgeschlagen werden.

Folgende Änderungen sind vorgesehen:

- War die Anwendung der Richtlinie bisher innerhalb des Typgenehmigungssystems für leichte und schwere Nutzfahrzeuge freigestellt, wird sie jetzt für alle Fahrzeugklassen verbindlich.
- Damit das indirekte Sichtfeld des Fahrers größer wird, müssen bestimmte Fahrzeuge mit zusätzlichen Spiegeln ausgestattet werden (LKW mit Frontspiegeln, PKW mit Außenspiegeln auf der Beifahrerseite).
- Zur Vergrößerung des indirekten Sichtfeldes wurden entsprechend dem technischen Fortschritt bestimmte Merkmale von Rückspiegeln neu spezifiziert (z. B. Krümmungsradius der spiegelnden Fläche).
- Bestimmte Spiegel können durch andere indirekte Sichtsysteme wie Kamera-Monitor-Systeme ersetzt werden.
- Zwar wurde der Aufbau der ursprünglichen Richtlinie 71/127/EWG soweit möglich beibehalten, der Inhalt ist jedoch stark verändert. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Richtlinie 71/127/EWG und ihre Änderungen aufzuheben und sie durch eine neue Richtlinie zu ersetzen.

Die Kommission hat einen endgültigen Entwurf ausgearbeitet, der an die Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ der Kommission zur Erörterung mit den Mitgliedstaaten und der Industrie weitergeleitet wurde. Im Anschluss daran wurden in eine nochmals überarbeitete Fassung einige Anmerkungen aufgenommen, ohne dass dadurch die wesentlichen Punkte des ursprünglichen, im Rahmen der Ad-hoc-Gruppe erörterten Vorschlags geändert wurden. Am 23. Oktober 2001 begann die erforderliche, bis 14. November anberaumte dienststellenübergreifende Konsultation innerhalb der Kommission. Danach wird der Vorschlag gegebenenfalls geändert und das Verfahren zur Annahme als Kommissionsvorschlag eingeleitet. Unmittelbar nach seiner Annahme (voraussichtlich Ende November bzw. Anfang Dezember) wird der Vorschlag dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt. Die Kommission rechnet mit einer Zustimmung zu diesem Entwurf, da die Verkleinerung nicht einsehbarer Zonen um das Fahrzeug zahlreichen Mitgliedstaaten ein wichtiges Anliegen ist.

Im Gegensatz zu den für PKW der Klasse M1 vereinbarten Bestimmungen wurde im Fall der Typgenehmigung für Nutzfahrzeuge der Klasse N1 keine obligatorische gemeinschaftliche Typgenehmigung für das gesamte Fahrzeug (WVTA) eingeführt.

Nationale Typgenehmigungen werden daher im Allgemeinen auf der Grundlage unterschiedlich kombinierter nationaler und gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften erteilt. Der Hersteller kann frei entscheiden, auf welchen spezifischen (nationalen oder gemeinschaftlichen) Rechtsvorschriften ein Antrag für eine Bauteil-Typgenehmigung beruhen soll.

Die Mitgliedstaaten werden somit nicht daran gehindert, nationale Rechtsvorschriften zu erlassen, die eine Ausstattung von Nutzfahrzeugen mit derartigen Spiegeln vorsehen.

Der Kommission liegen keine Statistiken über die in der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeuge vor, die bereits mit Bauteilen ausgestattet sind, die den vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen. Sie verfügt auch über keinerlei Angaben zur Art der (nationalen oder gemeinschaftlichen) Rechtsvorschriften, die für Bauteil-Typgenehmigungen herangezogen werden.

(<sup>1</sup>) Abl. L 147 vom 14.6.1988.

(<sup>2</sup>) Abl. L 68 vom 22.3.1971.

(2002/C 81 E/246)

#### SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-2759/01

von Jonas Sjöstedt (GUE/NGL) an die Kommission

(9. Oktober 2001)

*Betrifft:* Doppelte bzw. einfache Wandung von Tankfahrzeugen

Schweden soll Ende Juni 1958 von der Kommission verwarnet worden sein, da das Land die Einfuhr von Tankfahrzeugen mit einfachen Wandungen nicht akzeptiert. Die schwedische Forderung nach doppelter Wandung kann nicht, wie die Kommission Zeitungsangaben zufolge geäußert haben soll, mit Sicherheitsargumenten begründet werden.

Sind diese Zeitungsmeldungen zutreffend? Kann die Kommission die Angelegenheit und ihre Sicht der Dinge erläutern?