

2.7. Τέλος, η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να την τηρεί ενήμερη για τις σημαντικές εμπειρίες που αποκτώνται κατά την εφαρμογή της Σύμβασης.

Βρυξέλλες, 23 Σεπτεμβρίου 1992.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Michael GEUENICH

Γνωμοδότηση για

- την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου που αφορά την πέδηση των δίτροχων ή τρίτροχων οχημάτων με κινητήρα⁽¹⁾,
- την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁽²⁾, και
- την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης στα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα⁽³⁾

(92/C 313/03)

Στις 11 Μαρτίου 1992 και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 100 Α της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για τις παραπάνω προτάσεις.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, εξέδωσε τη γνωμοδότησή του βάσει της εισηγητικής έκθεσης του κ. Bagliano στις 8 Ιουλίου 1992.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή κατά τη 299η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 23ης Σεπτεμβρίου 1992), υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Γενικές παρατηρήσεις

1.1. Η ΟΚΕ επικροτεί τους πρώτους ειδικούς κανονισμούς, εκτέλεσης του κανονισμού πλαίσιο που αφορούν τη διαδικασία εγκρίσεως των δίτροχων ή τρίτροχων οχημάτων με κινητήρα.

1.2. Συγκεκριμένα η ΟΚΕ τονίζει ότι κύριος στόχος των κανόνων αυτών είναι η ασφάλεια των ατόμων και της κυκλοφορίας, παράλληλα με την απαίτηση εναρμόνισης των διαδικασιών και των τεχνικών προτύπων, που είναι απαραίτητοι για την υλοποίηση μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς.

1.3. Λαμβάνοντας υπόψη τη συζήτηση, που διεξάγεται για να προσδιορισθεί ποιο είναι το καταλληλότερο νομικό θεσπίσμα που επιβάλλεται στην περίπτωση αυτή η ΟΚΕ κρίνει ότι ακριβώς λόγω της προτεραιότητας των κανόνων αυτών, ο κανονισμός αποτελεί την καταλληλότερη νομική μορφή.

1.3.1. Όπως είναι γνωστό ο κανονισμός «εφαρμόζεται κατευθείαν σε όλα τα κράτη μέλη» και είναι «υποχρεωτικός ως προς όλα τα στοιχεία του» (άρθρο 189 της Συνθήκης) και ακριβώς ο υψηλός βαθμός λεπτομέρειας των τεχνικών επιταγών των εν λόγω κανόνων εφαρμογής (του κανονισμού «πλαίσιο») δικαιολογεί τη βασιμότητα της επιλογής της Επιτροπής, για να αποφευχθούν όχι μόνο διαφοροποιήσεις στους χρόνους εφαρμογής αλλά και διαφοροποιήσεις «στις μορφές και στα μέσα» για την επίτευξη του αποτελέσματος, πράγμα

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 93 της 13. 4. 1992, σ. 24.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 93 της 13. 4. 1992, σ. 116.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. C 93 της 13. 4. 1992, σ. 39.

που αντιθέτως θα επέτρεπε στα επιμέρους κράτη μέλη η μορφή της οδηγίας.

1.4. Η συγκρότηση μιας «επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο» με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα προκαλεί αισθητές ανησυχίες στους ενδιαφερόμενους κύκλους (και όχι μόνο στους κατασκευαστές) που ζητούν να έχουν τη δυνατότητα μιας αποτελεσματικής και θετικής συμμετοχής. Συγκεκριμένα η Επιτροπή αυτή πρέπει να συμπεριλάβει όλες τις ενώσεις και τους οργανισμούς (καταναλωτών, χρηστών) σκοπός των οποίων είναι μεταξύ άλλων η εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα για να εμπλουτίσουν την επιτροπή με την πείρα τους.

1.5. Αλλά και η έλλειψη σχετικών κυρώσεων προκαλεί ορισμένες ανησυχίες, έστω και αν πρόκειται όπως είναι γνωστό για κανονισμούς καθαρά τεχνικού περιεχομένου. Είναι όμως απαραίτητο να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ώστε οι προδιαγραφές να εφαρμόζονται κατά τρόπο ενιαίο σε όλη την Κοινότητα, να είναι δε παρόμοιες οι ενδεχόμενες κυρώσεις.

1.5.1. Από την άποψη αυτή η ΟΚΕ λ.χ. επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής να καταρτίσει έναν κανονισμό *ad hoc* που θα προβλέπει τη λήψη μέτρων όχι μόνο κατά της παραποίησης των μοτοποδηλάτων αλλά, καθώς συνιστά η ΟΚΕ, και των μοτοσυκλετών. Είναι εντούτοις προφανές ότι δεν εξαντλούνται όλες οι ενδεχόμενες περιπτώσεις υιοθέτησης ή καταστράτηγησης του κανονισμού.

1.6. Εν πάση περιπτώσει, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις υποδείξεις της προηγούμενης «γνωμοδότησης», η ΟΚΕ συνιστά οπωσδήποτε, για λόγους αρχής να προβλεφθεί η δυνατότητα εξαιρέσεων από τις επιταγές των εν λόγω τεχνικών κανονισμών όσον αφορά τα μοτοποδήλατα με ανώτατη ταχύτητα εκ κατασκευής κατώτερης ή ίσης με 25 χιλ./ώρα και με έναν κινητήρα ισχύος κατώτερης των 1,5 Kw εξοπλισμένο με πεντάλια. Και τούτο βεβαίως χωρίς να θίγεται κατά κανένα τρόπο η πρωταρχική απαίτηση της ασφάλειας.

2. Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την πέδηση

2.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί με τις υποδείξεις που γίνονται στον εν λόγω κανονισμό και υποστηρίζει την προσπάθεια της Επιτροπής να θεσπίσει ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές προς το συμφέρον τόσο των χρηστών όσο και της ανώτατης ασφάλειας της κυκλοφορίας.

3. Πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την κατασκευή σε ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα.

3.1. Η ΟΚΕ εκφράζεται θετικά ως προς τον περιορισμό της καθαρής ισχύος των κινητήρων σε 74 kw για οποιοδήποτε δίκτροχο ή τρίτροχο όχημα.

3.1.1. Και αυτό μολονότι έχει πλήρη επίγνωση ότι η ισχύς αυτή ανταποκρίνεται σε αντίστοιχη ισχύ 100 CV, που ισοδυναμεί με ανώτατη ταχύτητα 200/250 χιλ./ώρα που στην πραγματικότητα υπερβαίνει τα λογικά όρια.

3.1.2. Η ΟΚΕ συμφωνεί με τη σκέψη ότι ο περιορισμός αυτός είναι αναγκαίος για λόγους ασφάλειας, έστω και αν ληφθεί υπόψη ότι σε μερικά κράτη υφίστανται μόνο συστάσεις άμεσου χαρακτήρα προς τον παραγωγικό τομέα.

3.2. Όσον αφορά τα μοτοποδήλατα που είναι εφοδιασμένα με πεντάλια πρέπει να προστεθούν ειδικές προδιαγραφές, σχετικά ακριβώς με τη μέτρηση της ισχύος στα πεντάλια (από τη στιγμή που αποδεσμεύεται ο κινητήρας).

4. Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης

4.1. Μολονότι επιβεβαιώνει τη σύστασή της για απλοποίηση των προδιαγραφών, η ΟΚΕ επικροτεί τον κανονισμό, που είναι αρκετά λεπτομερής αλλά επίσης σαφής και κατάλληλος, και θεμελιώνεται στην αναντίρρητη απαίτηση της ασφάλειας.

4.2. Σε ό,τι αφορά τους δείκτες κατευθύνσεως, η ΟΚΕ εξέτασε κατά πόσο είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η υποχρεωτική τοποθέτησή τους και στα μοτοποδήλατα. Η ΟΚΕ μεριμνώντας πάντοτε για τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια των χρηστών, του κοινού και της κυκλοφορίας συνιστά οπωσδήποτε στην Επιτροπή να εξετάσει το θέμα αυτό, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επιπτώσεις επί του κόστους πρέπει να είναι περιορισμένες.

4.3. Σε ό,τι αφορά τη συσκευή φωτισμού της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας — που είναι υποχρεωτική για τις μοτοσυκλέτες — η ΟΚΕ συνιστά να καταστεί υποχρεωτική και για τα μοτοποδήλατα, στις περιπτώσεις όπου η πινακίδα είναι υποχρεωτική σε εθνική κλίμακα, για λόγους πάντοτε της ανώτατης δυνατής ασφάλειας.

Βρυξέλλες, 23 Σεπτεμβρίου 1992.

Ο Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Michael GEUENICH

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σημείωμα για την πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης [Έγγρ. COM(91) 498 τελικό της 26ης Φεβρουαρίου 1992]

Παράρτημα I

- Το σημείο Β 8 του παραρτήματος I, πρέπει να τροποποιηθεί.
- Στο σημείο Β 10: Επειδή ορισμένοι φανοί και διατάξεις που αναφέρονται προηγουμένως έχουν προαιρετικό χαρακτήρα για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, και ιδιαιτέρως για τα μοτοποδήλατα, αυτή η απαίτηση δεν πρέπει να εφαρμόζεται παρά μόνο στις περιπτώσεις που έχουν εγκατασταθεί οι φανοί ή οι διατάξεις που αναφέρονται προηγουμένως.
- Σημείο Β 11: Και εδώ, οι διατάξεις εφαρμόζονται μόνο εάν είναι τοποθετημένοι οι προαναφερθέντες φανοί.

Άλλα παραρτήματα

- Βάσει του κανονισμού για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ECE)⁽¹⁾ η πιο πρόσφατη προσαρμογή στην επικαιρότητα του οποίου χρονολογείται από την 1.7.85, στα σημεία 6.8.1 του παραρτήματος II, 6.7.1 του παραρτήματος III, 6.11.1 και 6.12.1 του παραρτήματος IV, 6.11.1 και 6.12.1 του παραρτήματος V και 6.12.1 του παραρτήματος VI πρέπει να προβλεφθεί η χρησιμοποίηση πλευρικών ανακλαστήρων της κατηγορίας IA.

Πράγματι σήμερα τα περισσότερα κράτη μέλη απαιτούν αυτόν τον πλευρικό ανακλαστήρα του οποίου ο συντελεστής φωτιστικής έντασης είναι ανώτερος από τον πλευρικό ανακλαστήρα της κατηγορίας I σύμφωνα με την οδηγία 76/757/ΕΟΚ την οποία η Επιτροπή έχει σκοπό να προσαρμόσει σύμφωνα με τους κανονισμούς της ECE.

- Παραρτήματα II και III: Για τα δίτροχα μοτοποδήλατα (παρ. II) και τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα (παρ. III), η κατηγορία των οπίσθιων πλευρικών ανακλαστήρων δεν προσδιορίζεται. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3.02 πρέπει να ανήκει στην κατηγορία IA.

⁽¹⁾ Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών.