

Advies over:

- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de massa's en afmetingen van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de standaard van motorvoertuigen op twee wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de plaats van de achterste kentekenplaat van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de voorgeschreven opschriften op motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾ en
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende het beveiligingssysteem voor passagiers van motorvoertuigen op twee wielen ⁽¹⁾

(93/C 73/06)

De Raad heeft op 12 oktober 1992 en 19 oktober 1992 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de voornoemde voorstellen.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 januari 1993 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Bagliano.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 302e Zitting (vergadering van 27 januari 1993) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Comité betuigt zijn instemming met het onderhavige „pakket” van acht richtlijnvoorstellen ter uitvoering van kaderrichtlijn 92/61/EEG van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen.

1.2. Het wijst er met nadruk op dat het voornaamste doel van deze voorstellen is, niet alleen te zorgen voor de voor de verwezenlijking van een echte interne markt onontbeerlijke verwijdering van de tussen de lid-staten bestaande handelsbelemmeringen via de harmonisatie van de op dit gebied geldende technische procedures en voorschriften, maar ook voor veiligheid van personen en verkeer.

1.3. Het neemt er kennis van dat de Raad de voorkeur heeft gegeven aan het rechtsinstrument „richtlijn”, maar blijft bij zijn standpunt dat een verordening — waarmee verschillen in tijdstip en wijze van toepassing kunnen worden voorkomen — beter zou zijn geweest.

1.3.1. Om desalniettemin te bereiken dat de regeling in alle lid-staten gelijk en gelijktijdig wordt toegepast, stelt het Comité voor dat in alle richtlijnen ter uitvoering van de kaderrichtlijn de twee volgende data worden vastgelegd:

- een datum waarop de richtlijnen in nationaal recht moeten zijn omgezet (bv. achttien maanden na de vaststelling van de richtlijnen);
- een tweede datum van „inwerkingtreding”, bv. tenminste zes maanden na die termijn van omzetting in nationaal recht, waarbij het uiteraard de bedoeling is dat motorvoertuigen tijdens die periode nog steeds volgens de bestaande wetgeving, dan wel volgens de procedures van de nieuwe richtlijnen kunnen worden goedgekeurd.

1.3.2. Zo kan worden voorkomen dat de verschillen in het tijdstip waarop de richtlijnen in de lid-staten van kracht worden, concurrentievervalsing of op zijn minst verwarring tussen de verschillende goedkeuringsprocedures veroorzaken.

1.3.3. De in paragraaf 1.3.1 genoemde periode van tenminste zes maanden is nodig om constructeurs van

⁽¹⁾ PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 1, 5, 15, 23, 32, 38, 43, 49.

motorvoertuigen en onderdelen daarvan tijd te geven voor de aanpassing van hun produktie aan de nieuwe EG-normen. Bovendien worden zij zo in de gelegenheid gesteld, motorvoertuigen en onderdelen daarvan te ontwerpen die al aan de nieuwe normen voldoen.

1.4. Met betrekking tot de in elk van de onderhavige richtlijnen opgenomen bepaling betreffende de „wijzigingen die noodzakelijk zijn om de in de bijlagen neergelegde voorschriften aan te passen aan de vooruitgang van de techniek” stelt het Comité vast dat de Raad in artikel 16 van de kaderrichtlijn van 30 juni 1992 naar de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG verwijst.

1.5. Het Comité is er voorstander van dat, zoals al in de kaderrichtlijn is bepaald, specifieke voorschriften worden vastgelegd waardoor het al te gemakkelijk opvoeren van het oorspronkelijke vermogen van voertuigen (niet alleen van bromfietsen, maar ook van motorfietsen) wordt tegengegaan.

2. Voorstel voor een richtlijn betreffende de massa's en afmetingen van motorvoertuigen op twee of drie wielen

2.1. De bedoeling van het onderhavige voorstel is te voorkomen dat motorfietsen in de handel worden gebracht die in verhouding tot hun motor te groot of te zwaar zijn en die daardoor in het verkeer gevaarlijk zijn of te veel plaats innemen. Het voorstel bevat definities en voorschriften voor de bepaling van de voornaamste afmetingen van de betrokken voertuigen.

2.2. Bijzondere opmerkingen

2.2.1. In paragraaf 3.2.1 van de bijlage („De maximaal toelaatbare massa's van motorvoertuigen op twee of drie wielen in rijklaare toestand”) zou paragraaf 3.2.1.2 („motorvoertuigen op drie wielen”) verder moeten worden onderverdeeld in „bromfietsen op drie wielen” en „driewielers”⁽¹⁾; bovendien zou er voor bromfietsen op drie wielen een specifieke maximale massa moeten worden vastgelegd die duidelijk onder de in het Commissievoorstel voor alle motorvoertuigen op drie wielen bepaalde maximale massa van 1 000 kg moet liggen (gedacht wordt aan een massa tussen 250 en 270 kg).

2.2.2. Het Comité stelt voor, de „maximummassa die getrokken mag worden” (par. 3.2.2) voor tweewielige bromfietsen op 80 kg te bepalen (Zwitserse wetgeving) in plaats van op 50% van de massa van het ongeladen voertuig (wat in sommige gevallen niet meer dan 50 à 60 kg zou zijn). Wel stemt het Comité in met de 50%-regel voor motorfietsen en motorvoertuigen op drie wielen.

⁽¹⁾ Volgens de definitie van Kaderrichtlijn 92/61/EEG (PB nr. L 225 van 10 augustus 1992) „voertuigen op drie symmetrisch geplaatste wielen, met een motor waarvan de cilinderinhoud meer dan 50 cm³ bedraagt ... en/of met een maximumsnelheid van meer dan 45 km/h” (Hoofdstuk 1, art. 1.2).

2.2.3. De grenswaarde van 800 kg voor de „maximaal toelaatbare lasten” die mogen worden vervoerd (par. 3.2.3), is volgens het Comité voor driewielige bromfietsen veel te hoog. Gezien het nagestreefde doel, nl. het verwezenlijken van een grotere (verkeers-)veiligheid voor dit type voertuigen, verdient een grenswaarde van 300 kg de voorkeur.

3. Voorstel voor een richtlijn betreffende de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van motorvoertuigen op twee en drie wielen

3.1. Het onderhavige voorstel betreft de identificatie van de voornaamste bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters die op voertuigen zijn aangebracht ter verhoging van de actieve en passieve veiligheid. Juist terwille van de veiligheid moet deze identificatie voor alle verschillende types motorvoertuigen (met inbegrip van motorvoertuigen met een klein vermogen) homogeen en uniform zijn.

Bijzondere opmerkingen

— De in de figuren 13 en 14 weergegeven symbolen zouden alleen voor voertuigen met een dieselmotor mogen worden gebruikt, overeenkomstig hetgeen in de richtlijn voor personenauto's is bepaald.

— De kleur van het in figuur 17 weergegeven verklikkerlicht zou, ook weer in overeenstemming met de hierboven aangehaalde richtlijn voor personenauto's, groen moeten zijn.

4. Voorstel voor een richtlijn betreffende de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen

4.1. Een geluidssignaalinrichting kan de verkeersveiligheid verhogen: die is er namelijk op gericht, de aanwezigheid van het voertuig aan te geven of duidelijk te maken dat er zich een gevaarlijke situatie voordoet die het noodzakelijk maakt een bepaalde verkeersmanoeuvre uit te voeren; het geluidsniveau mag daarbij nooit zo hoog worden dat hinder wordt veroorzaakt.

4.2. Met inachtneming van de verschillende types voertuigen, het verwachte gebruik van de geluidssignaalinrichting en de beperkte technische en praktische mogelijkheden van bromfietsen zijn de verschillende geluidssignaalinrichtingen terecht in drie categorieën van geluidsdrukkniveau ingedeeld; daarbij is gekeken naar het type voertuig waarop de geluidssignaalinrichting zal worden gemonteerd.

4.3. Bijzondere opmerkingen

4.3.1. Aangezien geluidssignaalinrichtingen dus in drie categorieën zijn ingedeeld en daarbij per categorie is bepaald op welk type voertuig de bij de desbetreffende categorie behorende inrichting alleen maar mag worden gemonteerd, is het wellicht raadzaam voor die verschil-

lende categorieën een verschillend merk- of identificatieteken in het leven te roepen. Met behulp van een dergelijk teken kunnen geluidssignaal-inrichtingen dan per categorie duidelijk van elkaar worden onderscheiden.

4.3.2. Volgens het Comité zou moeten worden toegestaan dat, in afwijking van de bepalingen van de richtlijn, op bromfietsen met een motorvermogen van ten hoogste 0,5 kW alleen een met de hand te bedienen mechanische (fiets-)bel is aangebracht.

5. Voorstel voor een richtlijn betreffende de standaard van motorvoertuigen op twee wielen

5.1. Het onderhavige voorstel bevat voorschriften voor de constructie en de werking van de standaard van motorvoertuigen op twee wielen waarvan het gebruik de zekerheid moet bieden dat het op de standaard gezette motorvoertuig zowel op een horizontale als op een hellende ondergrond stabiel blijft staan. De technische eisen waaraan standaarden moeten voldoen, hebben tot doel te voorkomen dat een gestald tweewielig motorvoertuig omvalt als gevolg van een daarop van buitenaf uitgeoefende druk (bv. doordat een ander voertuig er zacht tegenaan botst of door de luchtbeving die door andere voorbijrijdende voertuigen wordt veroorzaakt).

5.2. Bijzondere opmerkingen

5.2.1. In paragraaf 3.1.1.3 moet worden bepaald dat standaarden die inklappen zodra zij met het wegdek in aanraking komen, zijn toegestaan.

5.2.2. Aan de eerste gedachtenstreep van paragraaf 4.2 moet na het woord „clip” de volgende zin worden toegevoegd:

„Eén veer alleen moet voldoende zijn om de standaard in achterwaartse richting in te klappen, ook wanneer de andere veer defect is.”

6. Voorstel voor een richtlijn betreffende de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van motorvoertuigen op twee of drie wielen

6.1. De bedoeling van de in het onderhavige voorstel opgenomen voorschriften is te voorkomen dat de veiligheid van een voertuig in gevaar komt doordat per ongeluk de in een voertuig aangebrachte diefstalbeveiliging vastloopt of de stuurinrichting of transmissie (waarop de diefstalbeveiliging inwerkt) minder goed gaat werken terwijl het voertuig in rijdende toestand is of de motor draait.

6.2. Bijzondere opmerkingen

6.2.1. Aan de derde paragraaf van Bijlage I („Algemene specificaties”) zou de volgende zin moeten worden toegevoegd:

„Wanneer de stuurstang van een bromfiets om technische en met de constructie verband houdende

redenen naleving van de in deze richtlijn vastgelegde voorschriften onmogelijk maakt, zijn andere oplossingen toegestaan voor zover deze beantwoorden aan de doelstellingen van de richtlijn en aanvaardbaar zijn voor de technische-keuringsdiensten.”

7. Voorstel voor een richtlijn betreffende de plaats van de achterste kentekenplaat van motorvoertuigen op twee of drie wielen

7.1. Het onderhavige voorstel bevat technische voorschriften voor de door de fabrikant al in de ontwerpfasen van motorvoertuigen in te ruimen bestemmingsplaats voor een kentekenplaat waarvan gebruik kan worden gemaakt voor het geval dat het aanbrengen van die plaat verplicht wordt gesteld.

7.2. Daarbij gaat het met name om de afmetingen, de helling en de vanaf de grond gemeten hoogte van die bestemmingsplaats, en om de eisen inzake minimale zijdelingse zichtbaarheid waaraan de op die plaats aan te brengen kentekenplaat moet voldoen.

7.3. Het Comité stelt voor dat naast deze specifiek voor de bestemmingsplaats van de kentekenplaat (en dus niet voor de kentekenplaat zelf) geldende voorschriften, eveneens een regeling wordt getroffen voor de vorm die de aangebrachte kentekenplaat moet aannemen. Daarbij wordt met name gedacht aan de vraag of het niet wenselijk zou zijn aanbevelingen te doen of voorschriften vast te leggen met betrekking tot de afronding van de hoeken van de kentekenplaat. Met dat laatste moet worden voorkomen dat deze hoeken bij de gebruiker van het voertuig, maar ook bij anderen, letsel veroorzaken.

8. Voorstel voor een richtlijn betreffende de voorgeschreven opschriften op motorvoertuigen op twee of drie wielen

8.1. Bedoelde opschriften moeten onuitwisbaar en vast op een toegankelijke, maar beschermde plaats op het voertuig zijn aangebracht, zodat het gemakkelijk is bij wegcontroles na te gaan of een bepaald voertuig tot een goedgekeurde type behoort en dus aan de veiligheids- en milieunormen voldoet.

8.2. De voorschriften in het onderhavige voorstel zijn in overeenstemming met analoge internationale regelingen, waardoor de garantie wordt geboden dat de identificatie van een voertuig in de hele wereld op dezelfde wijze kan plaatsvinden.

8.3. Andere gegevens die op de daarvoor bestemde plaat moeten worden vermeld, zijn: de naam van de fabrikant, het goedkeuringsmerk van het voertuig, merk en referentienummer van de geluidsdemper en het voor het betrokken type voertuig toegestane geluidsniveau. Los van de hiervoor nog in een speciale richtlijn vast te leggen specifieke technische voorschriften, kan dankzij die laatste informatie, óók langs de weg, gemakkelijk

worden vastgesteld of met het oorspronkelijke uitlaatemissie-systeem is geknoeid en of daarin wijzigingen zijn aangebracht.

9. Voorstel voor een richtlijn betreffende het beveiligingssysteem voor passagiers van motorvoertuigen op twee wielen

9.1. Dat het in dit voorstel om veiligheid gaat, behoeft geen betoog: het beoogde beveiligingssysteem (bestaande uit een riem en/of een handgreep) moet ervoor zorgen dat de passagier goed houvast heeft om, in weerwil van schokken als gevolg van de toestand van het wegdek, de manier waarop het voertuig wordt bestuurd en het omringende verkeer, op het zadel te kunnen blijven zitten.

Gedaan te Brussel, 27 januari 1993.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Susanne TIEMANN

Advies over het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende diervoeders met bijzonder voedingsdoel⁽¹⁾

(93/C 73/07)

De Raad heeft op 28 augustus 1992 besloten, overeenkomstig artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor landbouw en visserij, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 7 januari 1993 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Pricolo.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens de 302e Zitting (vergadering van 27 januari 1993) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Met het onderhavige verordeningvoorstel geeft de Commissie gevolg aan het verzoek van de Raad van 22 januari 1990 om voorschriften op te stellen ter regulering van de produktie van, de handel in en de controle op mengvoeders met een bijzonder voedingsdoel, beter bekend onder de naam „dieetvoeding voor dieren”.

1.2. Het gaat hier om produkten die een steeds groter marktaandeel voor hun rekening nemen en waarvoor tot op heden geen enkele communautaire regelgeving bestaat. Toch lijkt dit noodzakelijk omdat de gebruiker

de nodige garanties moet hebben omtrent eigenschappen en kwaliteit van deze produkten.

1.3. Het voorstel bevat voornamelijk bepalingen betreffende vermeldingen op het etiket, de verpakking, de specifieke gebruiksdoeleinden en andere nuttige informatie over speciale dieetbestanddelen van het produkt, zodat dit niet verward kan worden met gewone (enkelvoudige of samengestelde) diervoeders, die onder Richtlijn 79/793/EEG vallen, of met zogenaamde medicinale produkten, d.w.z. diervoeders die uitsluitend voor therapeutische doeleinden worden gebruikt.

1.4. Het Commissievoorstel is zowel qua juridische grondslag (een verordening in plaats van een richtlijn) als qua inhoud geheel nieuw.

⁽¹⁾ PB nr. C 231 van 9. 9. 1992, blz. 6.