

Advies over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen

(94/C 195/23)

De Raad heeft op 20 december 1993 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 het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 15 april 1994 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Bagliano.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 315e Zitting (vergadering van 28 april 1994) het volgende advies uitgebracht, dat met meerderheid van stemmen, bij 5 onthoudingen, is goedgekeurd.

Voorwoord

Het onderhavige Commissievoorstel bevat een bijlage met twaalf hoofdstukken betreffende de verschillende te keuren onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen.

De Commissie heeft daarmee gekozen voor een oplossing die vanuit formeel oogpunt eenvoudiger is dan de in het verleden gevolgde aanpak, waarbij twaalf afzonderlijke richtlijnen werden voorgesteld. Dit keer stelt zij slechts één richtlijn voor, waarvan de bijlage is onderverdeeld in de volgende twaalf hoofdstukken:

Hoofdstuk 1: Luchtbanden van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 2: Verlichtings- en lichtsignaalinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 3: Uitstekende delen van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 4: Achteruitkijkspiegels van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 5: Maatregelen tegen luchtverontreiniging die door motorvoertuigen op twee of drie wielen wordt veroorzaakt

Hoofdstuk 6: Brandstoftank van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 7: Maatregelen tegen het opvoeren van bromfietsen en motorfietsen

Hoofdstuk 8: Elektromagnetische compatibiliteit van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 9: Toelaatbaar geluidsniveau en uitlaatrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Hoofdstuk 10: Koppelinrichtingen voor aanhangwagens van motorvoertuigen op twee of drie wielen en bevestigingen voor zijspanwagens van motorfietsen

Hoofdstuk 11: Bevestigingspunten voor veiligheidsgordels en veiligheidsgordels van bromfietsen op drie wielen, driewielers en vierwielers met carrosserie

Hoofdstuk 12: Ruiten, ruitewissers, ruitesproeiers en ontdooiings- en ontwasemingsinrichtingen van bromfietsen op drie wielen, driewielers en vierwielers met carrosserie.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Economisch en Sociaal Comité stemt in met het onderhavige Commissievoorstel dat ten doel heeft de goedkeuringsprocedure van Richtlijn 92/61/EEG van 30 juni 1992 toe te passen op twee- of driewielige motorvoertuigen, maar wil daarbij wel een aantal suggesties doen en kritische kanttekeningen plaatsen.

1.2. Het stelt om te beginnen vast dat, evenals bij de twaalf vorige richtlijnen, het hoofddoel van dit voorstel tweeledig is:

- zorgen voor de veiligheid van personen en van het verkeer;
- zorgen voor harmonisatie van de procedures en de technische normen, ten einde de handelsbelemmeringen te slechten die de werking van een echte interne markt in de weg staan.

Zonder de in het onderhavige Commissievoorstel opgenomen voorschriften is EG-goedkeuring van motorvoertuigen op twee of drie wielen onmogelijk. Om dat doel te bereiken, is nationale regelgeving ontoereikend. Daarmee is de kwestie van de „subsidiariteit” dus afgehandeld.

1.3. Volgens het Comité is de Commissie terecht, waar mogelijk, in ruime mate uitgegaan van de door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/UNO-Genève) goedgekeurde voorschriften, die zijn gegoten in de vorm van:

- ECE-reglementen (nr. 75: luchtbanden; nr. 14: bevestigingspunten van veiligheidsgordels met het oog

op de verschillende testmethodes; nr. 16: veiligheidsgordels; nr. 37, 50, 56, 57, 72 en 82: verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen); of

- ECE-aanbevelingen (uitstekende delen van motorvoertuigen op twee wielen).

Voor andere eigenschappen van motorvoertuigen heeft de Commissie zich gebaseerd op bestaande EEG-Richtlijnen (Richtlijn 80/780/EEG: achteruitkijkspiegels voor motorvoertuigen op twee wielen; Richtlijn 78/1015/EEG, alsmede de achtereenvolgende wijzigingen daarvan: geluidsniveau van motorvoertuigen) en de nationale voorschriften die in een aantal lid-staten van kracht zijn. Deze laatste heeft de Commissie zonodig herschreven en verruimd om alle motorvoertuigen op twee of drie wielen eronder te laten vallen.

1.4. De Commissie wijst zelf op het bijzondere belang van de hoofdstukken 5 (maatregelen tegen luchtverontreiniging) en 9 (toelaatbaar geluidsniveau).

Gezien de impact van deze hoofdstukken op het milieu heeft zij besloten, de toepassing van de Richtlijn in twee fasen te laten verlopen (art. 7):

- de eerste fase begint met de inwerkingtreding van de richtlijn op 1 januari 1997;
- de tweede fase begint vier jaar later, waardoor het bedrijfsleven de tijd krijgt om zich aan de strenge voorschriften aan te passen.

1.4.1. De Commissie heeft ten behoeve van de bescherming van het milieu (vervuiling en geluidshinder) dan ook een strategie uitgestippeld waarmee

- realistische en zo spoedig mogelijk toe te passen grenswaarden kunnen worden bepaald, maar
- tegelijkertijd ook een gemeenschappelijk onderzoeksprogramma EEG/bedrijfsleven kan worden opgestart waarvan de resultaten vervolgens kunnen worden gebruikt om de toekomstige grenswaarden te bepalen.

1.5. In verband met de voorgestelde datum van inwerkingtreding van de richtlijn (vanaf 1 januari 1997 dienen de aan de goedkeuringsprocedure onderworpen voertuigen aan de bepalingen van de richtlijn te voldoen) adviseert het Comité, ervoor te waken dat eventueel aanslepende discussies over de voorschriften van sommige hoofdstukken de toepassing van de voorschriften van de andere hoofdstukken vertragen.

1.6. Het is er dan ook mee ingenomen dat de lid-staten de mogelijkheid wordt geboden om d.m.v. belastingmaatregelen het gebruik te stimuleren van motorvoertuigen die al aan de nieuwe voorschriften voldoen vóórdat deze richtlijn van kracht wordt. Die belastingmaatregelen zouden z.i. niet uitsluitend tot het tijdstip van de aankoop van een nieuw voertuig moeten worden beperkt maar voor een jaar moeten gelden, zodat het effect ervan langer doorwerkt.

1.7. Het Comité stelt vast dat de Commissie in artikel 6 met het oog op de voor de aanpassing aan de technische vooruitgang noodzakelijke wijzigingen van de in de hoofdstukken van de Bijlage opgenomen voorschriften, naar het krachtens artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG opgerichte comité verwijst, maar daarbij wel kiest voor een andere procedure, nl. eenvoudige raadpleging van de lid-staten (dus zonder stemming). Het Comité wijst nogmaals op zijn voorkeur voor een regelgevend comité naar het voorbeeld van de comités die reeds in de sectoren motorvoertuigen en landbouwtrekkers werkzaam zijn.

1.8. Verder vestigt het Comité de aandacht van de Commissie op het feit dat het vaststellen van grenswaarden of (al dan niet bindende) voorschriften, nu de wereld-, maar vooral ook de Europese economie een uiterst kritieke periode doormaakt, over het algemeen als een delicate aangelegenheid moet worden beschouwd, waarmee zij een zware verantwoordelijkheid op zich neemt, gezien de gevolgen ervan voor de productie van het Europese bedrijfsleven en de werkgelegenheid in de lid-staten.

1.8.1. Met name met betrekking tot de voorschriften inzake vervuiling en geluidshinder is het derhalve wenselijk dat tijdens de voor de vaststelling daarvan voorgestelde „volgende fase” terdege rekening wordt gehouden met de resultaten van het door Gemeenschap en bedrijfsleven gezamenlijk nu spoedig uit te voeren „onderzoeksprogramma” (zie par. 2.5 en 2.9).

2. Opmerkingen over de afzonderlijke hoofdstukken van de Bijlage

2.1. Hoofdstuk 1 — Luchtbanden van twee- of driewielige motorvoertuigen en de montage daarvan

Om tegemoet te komen aan de wensen van de gebruikers stelt de Commissie voorschriften voor waarmee wordt gewaarborgd dat luchtbanden van verschillende merken, maar van hetzelfde „ontwerp” (d.w.z. diameter, breedte en doorsnede) door elkaar kunnen worden gebruikt zonder dat montageproblemen ontstaan of de rijveiligheid van het voertuig in het gedrang wordt gebracht.

Het Comité stemt in met deze voorschriften en met de methoden die zijn vastgesteld om de rijveiligheid van een luchtband te testen.

2.2. Hoofdstuk 2 — Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Dit hoofdstuk is technisch zeer gedetailleerd. Het Comité beseft dat dit noodzakelijk is omdat moet worden gegarandeerd dat de bestuurder altijd een zo goed mogelijk zicht heeft zonder dat zijn/haar mede-weg-

gebruikers daar hinder van ondervinden of dat de intenties van de bestuurder door die mede-weggebruikers verkeerd worden begrepen.

Kortom, de in dit hoofdstuk vervatte voorschriften zijn fundamenteel voor de veiligheid.

2.3. *Hoofdstuk 3 — Uitstekende delen van motorvoertuigen op twee of drie wielen*

De Commissie maakt een onderscheid tussen de voorschriften voor motorvoertuigen met carrosserie op twee en op drie wielen. De bedoeling daarvan is te voorkomen dat de bestuurder of andere weggebruikers lichamelijk letsel oplopen wanneer zij met het motorvoertuig in aanraking komen.

Ook in dit hoofdstuk wordt aan alle veiligheidsnormen voldaan.

2.4. *Hoofdstuk 4 — Achteruitkijkspiegels van motorvoertuigen op twee of drie wielen*

Dit hoofdstuk bevat specifieke voorschriften voor achteruitkijkspiegels en hun montage op voertuigen. Het Comité acht het een goede zaak dat ook voor auto's goedgekeurde achteruitkijkspiegels op twee- of driewielige motorvoertuigen kunnen worden gemonteerd.

2.5. *Hoofdstuk 5 — Maatregelen tegen door motorvoertuigen op twee of drie wielen veroorzaakte luchtverontreiniging*

Dit hoofdstuk is volgens het Comité vanuit economisch en technisch oogpunt zeer belangrijk: te stringente voorschriften op dit gebied zouden namelijk tot gevolg kunnen hebben dat:

- het huidige ontwerp van motorvoertuigen op twee of drie wielen moet worden gewijzigd, hetgeen een aanzienlijke verhoging van de kosten voor de gebruiker met zich mee zou brengen;
- de eigenschappen van die voertuigen, bijvoorbeeld qua gebruik en onderhoud, zouden moeten worden aangepast.

Daardoor zouden de gebruikers ten slotte hun interesse voor deze voertuigen verliezen. Het kan immers niet worden uitgesloten dat de voorschriften van hoofdstuk 5 een aantal van de hierboven genoemde kwalijke gevolgen hebben.

Het Comité stelt vast dat

- voor motorfietsen en motorvoertuigen op drie wielen de grenswaarden en de datum voor de inwerkingtreding van de tweede fase nog niet zijn vastgelegd;
- voor bromfietsen de datum voor de inwerkingtreding van de tweede fase (1999) en de grenswaarden wel al zijn vastgelegd, waarbij die grenswaarden overigens veel lager zijn dan de huidige, al zeer lage, grenswaarden voor auto's.

Het Comité beveelt aan dat het Europees Parlement en de Raad bij het vaststellen van de grenswaarden voor

de volgende fase, die in 2001 ingaat (zie par. 1.4 en 1.8.1), terdege rekening houden met de resultaten van het door Gemeenschap en bedrijfsleven gezamenlijk te verrichten onderzoek en zo wellicht ook oplossingen vinden waarvoor geen gespecialiseerde en dure materialen of technieken behoeven te worden gebruikt.

2.6. *Hoofdstuk 6 — Brandstoftank van motorvoertuigen op twee of drie wielen*

Dit hoofdstuk bevat nauwkeurige normen voor de sterktetesten waaraan niet-metalen brandstoftanks moeten worden onderworpen om te garanderen dat deze ook bestand zijn tegen ongelukken of valpartijen.

2.7. *Hoofdstuk 7 — Maatregelen tegen het opvoeren van brom- en motorfietsen*

Het Comité plaatst een vraagteken bij het voorstel van de Commissie om niet toe te staan dat de voornaamste motoronderdelen van voertuigen die wel gelijksoortig, maar niet van dezelfde categorie zijn, onderling verwisseld kunnen worden. Een dergelijk voorschrift druist in tegen het industriële streven naar een modulaire aanpak t.a.v. onderdelen en het principe van de schaalvoordelen van massaproductie.

De Commissie stelt echter eveneens voor, het merken van de voornaamste serieonderdelen van de motor en van het drijfwerk verplicht te stellen. Daaruit kan worden afgeleid dat het al gemakkelijker wordt om bij een eventuele controle van een voertuig daarin niet-goedgekeurde of in ieder geval niet-oorspronkelijke onderdelen te identificeren.

Het Comité meent namelijk dat de voor het ontwerpen van de motor vast te stellen maatstaven waarmee in ieder geval aan de in dit hoofdstuk vastgelegde voorschriften moet worden voldaan, „design restrictive” werken, zonder dat voldoende duidelijk wordt gemaakt welk doel de Commissie daarmee wil bereiken.

Daarom stelt het voor, mede in het belang van de Europese industrie tenminste een uitzondering mogelijk te maken op de regel dat motoronderdelen van voertuigen van verschillende categorieën niet onderling verwisselbaar mogen zijn. Die uitzondering zou moeten gelden voor massaproducties van een per type en per jaar beperkt aantal voor EG-lid-staten bestemde voertuigen.

Ter wille van de gebruiker zou tevens overwogen kunnen worden om het toepassingsgebied van dit hoofdstuk te beperken tot voertuigen met een cilinderinhoud tot 125 cc (categorie A en B).

2.8. Hoofdstuk 8 — Elektromagnetische compatibiliteit van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Het Comité stelt vast dat de in dit hoofdstuk voorgestelde meetprocedures erg ingewikkeld zijn, dat de benodigde apparatuur gespecialiseerd en zeer duur is en dat zelfs aan de plaats waar de testen moeten worden uitgevoerd hoge eisen worden gesteld:

Het acht het echter een goede zaak dat de fabrikant de keuze wordt gelaten tussen goedkeuring van het hele voertuig of van de afzonderlijke elektrische/elektronische onderdelen (zoals overigens ook het geval is bij de goedkeuring van auto's).

Het wijst erop dat de bepalingen van hoofdstuk 8 vóór 1 januari 1996 van kracht moeten worden omdat op die datum de algemene harmonisatierichtlijn 89/336/EEG in werking treedt.

Ten slotte stemt het in met het voorstel van de Commissie om de voorschriften betreffende de elektromagnetische immuniteit van motorvoertuigen (d.i. het vermogen van een voertuig om normaal te blijven functioneren bij elektromagnetische storingen) drie jaar later dan de andere voorschriften betreffende elektromagnetische compatibiliteit (d.i. de aanwezigheid in een voertuig van voorzieningen waardoor voorkomen dat boven een bepaalde grens nog elektromagnetische storingen optreden) van kracht te laten worden.

2.9. Hoofdstuk 9 — Toelaatbaar geluidsniveau en uitlaatinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Dit hoofdstuk bevat

- voorschriften voor geluidsmetingen bij stilstaande en rijdende voertuigen;
- voorschriften voor de goedkeuring van vervangende (dus niet-oorspronkelijke) uitlaatinrichtingen, die een oplossing moeten bieden voor het probleem van de vervanging van de oorspronkelijke inrichtingen door andere, die meestal meer lawaai maken;
- grenzen aan het geluidsniveau van bromfietsen en motorfietsen.

Het Comité stemt ermee in dat de grenswaarden voor het geluidsniveau van bromfietsen worden verlaagd, maar vindt een verlaging per 1 januari 1997 tot 71 dB(A) wel wat ver gaan in vergelijking met de voor auto's geldende grenswaarde van 74 dB(A), terwijl auto's in steden toch het leeuwedeel van het verkeer uitmaken.

Daar komt nog bij dat men in het stadsverkeer niet eens zou merken dat bromfietsen in vergelijking met auto's minder lawaai maken.

Vanuit economisch oogpunt mogen bovendien, behalve de technische en design-problemen, ook de daardoor veroorzaakte hogere kosten niet over het hoofd worden gezien; die zullen nl. uiteindelijk in de door de verbruiker te betalen prijs worden doorberekend.

Dientengevolge acht het Comité het raadzaam, bij de Raad wat de grenswaarden en de datum van inwerking-treding betreft op meer flexibiliteit en geleidelijkheid aan te dringen.

Het Comité beseft maar al te goed hoeveel — ook sociale — problemen de ernstige geluidshinder in de stadscentra veroorzaakt. Een doeltreffende maatregel zou in zijn ogen dan ook kunnen zijn, dat de handel in niet-goedgekeurde uitlaatinrichtingen verboden wordt.

Ten slotte adviseert het Comité het Europees Parlement en de Raad ook hier weer (net als in de par. 1.4.1, 1.8.1 en 2.5) om bij het vastleggen van de grenswaarden in de tweede fase van de resultaten van het geplande gezamenlijke onderzoek EEG/bedrijfsleven uit te gaan.

2.10. Hoofdstuk 10 — Koppelinrichtingen voor aanhangwagens en bevestigingen voor zijspanwagens

Dit hoofdstuk bevat voorschriften inzake design en bouw voor de koppeling van aanhangwagens aan motorvoertuigen, waardoor de nodige beweeglijkheid, sterkte en verkeersveiligheid moet worden gegarandeerd, alsmede voorschriften m.b.t. de sterkte-eisen die onder verticale, dwars- en longitudinale belasting aan de bevestiging van zijspanwagens aan motorfietsen worden gesteld.

Het Comité stemt in met het hiervoor door de Commissie gedane voorstel, omdat daarmee met name de veiligheid van mede-passagiers en van het voertuig zelf (of het voertuig met aanhangwagen of zijspanwagen) wordt gegarandeerd.

2.11. Hoofdstuk 11 — Bevestigingspunten voor veiligheids gordels en veiligheidsgordels

Het toepassingsgebied van de voorschriften van dit hoofdstuk is duidelijk beperkt tot voertuigen met carrosserie die ruimte bieden aan de bestuurder en eventuele medereizigers.

Het Comité stemt in met het Commissievoorstel om verschillende voorschriften uit te vaardigen voor bromfietsen op drie wielen, driewielers en vierwielers naar gelang van hun massa in onbelaste toestand.

Het Comité stelt vast dat de Commissie erin is geslaagd hiervoor, uitgaande van de in de automobielsector opgedane ervaring, voorstellen uit te werken waarin de testmethoden voor de in dit hoofdstuk bedoelde voertuigen volstrekt analoog zijn aan die voor auto's. Tegelijkertijd wordt echter de mogelijkheid opengelaten om deze motorvoertuigen tijdens de beproeving minder te belasten omdat hun mogelijkheden, vermogen, maximale snelheid en massa — in vergelijking met auto's — ook minder groot zijn. Dat de regelgeving voor deze

twee categorieën zo is gelijkgetrokken, is voor het Comité van niet te verwaarlozen betekenis.

Bovendien stelt het Comité evenals de Commissie vast dat de voor deze voertuigen gebruikte veiligheidsgordels dezelfde zijn als die welke voor auto's zijn voorgeschreven.

2.12. *Hoofdstuk 12 — Ruiten, ruitewissers, ruitespoeiers en ontdooiings- en ontwasemingsinrichtingen*

Ook het toepassingsgebied van dit hoofdstuk is duidelijk beperkt tot voertuigen met carrosserie die

ruimte bieden aan de bestuurder en eventuele medereizigers.

De methode waarmee de werking moet worden getest van bovengenoemde inrichtingen die onontbeerlijk zijn voor de verkeersveiligheid — vooral tijdens de wintermaanden, als de weersomstandigheden en de toestand van de wegen veel te wensen overlaten — komt overeen met die voor auto's. Zij is evenwel vereenvoudigd voor het testen van voertuigen met een minder grote omvang en een minder groot vermogen, die volgens de Commissie voor bestuurder en passagiers van die voertuigen zelf en ook voor medeweggebruikers minder gevaar opleveren. Het Comité kan daarmee instemmen.

Brussel, 28 april 1994.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Susanne TIEMANN
