

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 85/3/EEG betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen⁽¹⁾

(91/C 159/19)

De Raad heeft op 23 november 1990 besloten, overeenkomstig artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 15 maart 1991 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Bagliano.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 286e zitting (vergadering van 25 april 1991) het volgende advies uitgebracht, dat zonder stemmen tegen (bij twee onthoudingen) is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het Commissievoorstel geeft aan de hand van nauwkeurige technische voorschriften een omschrijving van het begrip „aan luchtvering gelijkwaardige mechanische vering”. Bedoeld begrip is zonder technische omschrijving in Richtlijn 89/338/EEG opgenomen als voorwaarde voor het toelaten van een nauwkeurig vastgelegd totaalgewicht op de grond bij bepaalde voertuigen en voertuigcombinaties, namelijk:

- voertuigen met drie assen, 25 of 26 t: als deze van luchtvering c.q. gelijkwaardige vering zijn voorzien,
- voertuigen met vier assen, 32 t: als deze van luchtvering c.q. gelijkwaardige vering zijn voorzien,
- gelede voertuigen met vier (2 + 2) assen, 36 of 38 t: als deze van luchtvering c.q. gelijkwaardige vering zijn voorzien,
- voertuigen met tandemassen, 18 of 19 t: als deze van luchtvering c.q. gelijkwaardige vering zijn voorzien.

1.2. Door luchtvering wordt de schade die wielen aan het wegdek aanbrengen, beperkt. Een soortgelijk „wegvriendelijk” effect kan echter ook met een andere soort vering verkregen worden wanneer deze aan luchtvering gelijkwaardig is.

1.3. Naar het zich laat aanzien, is luchtvering niet veiliger op de weg dan mechanische vering. Het belang van luchtvering beperkt zich derhalve tot de geringere beschadiging van het wegdek.

1.4. In Richtlijn 89/338/EEG wordt bovendien een maximale druk van 11,5 t op de aangedreven as van alle voertuigen toegestaan, ongeacht het aantal assen en het type vering. Volgens dit Commissievoorstel daarentegen moet de aangedreven as van luchtvering, c.q. gelijkwaardige vering zijn voorzien als de maximale druk op die as groter is dan 10,5 t.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité ziet in dat de Commissie bij het uitwerken van dit voorstel werd gedreven door de noodzaak, de beste methode te vinden om het wegdek tegen overmatige slijtage en uitschuring te behouden. Het is overigens onderdeel van het in 1985 met Richtlijn 85/3 aangevangen beleid dat erop gericht is de kenmerken van de „Europese vrachtwagen” in een wettelijke regeling te vervatten.

2.2. Het Comité stelt tevens vast dat in dit Commissievoorstel de al in de voorafgaande Richtlijnen vastgelegde gewichten noch op directe noch op indirecte wijze worden verhoogd.

2.3. In het algemeen gesproken kan het Comité een dergelijk initiatief dus alleen maar toejuichen: immers, naast het hierboven vermelde, maakt het bovendien een einde aan de nog in Richtlijn 89/338/EEG bestaande onduidelijkheid door een technische omschrijving van veringsystemen te geven.

2.4. Het Comité heeft ten aanzien van dit Commissievoorstel desalniettemin twijfels, die voortvloeien uit de volgende vaststellingen:

- a) in dit voorstel worden de voorwaarden voor het verkrijgen van de maximale toelaatbare druk op de aangedreven as van 11,5 t zonder onderscheid uitgebreid tot alle voertuigen; dit was in Richtlijn 89/338/EEG niet het geval;
- b) het technische gedeelte van het Commissievoorstel is onvolledig, terwijl dat nu juist de grondslag van het voorstel had moeten vormen (zie paragraaf 2.8, 2.9 en 2.10).

2.5. Het Comité wijst er in verband met paragraaf 2.4 a) op, dat momenteel in negen van de twaalf lid-staten een druk van 11,5 t of meer op de aangedreven as wettelijk is toegestaan, zonder dat daaraan andere voorwaarden worden verbonden. Landen als Duitsland, België, Luxemburg en Nederland hebben

⁽¹⁾ PB nr. C 292 van 22. 11. 1990, blz. 12.

nog niet zo lang geleden hun nationale wetten gewijzigd om die grens in overeenstemming met Richtlijn 89/338/EEG tot 11,5 t te verhogen. Daarbij wordt geen enkele voorwaarde gesteld met betrekking tot de soort vering.

2.6. Daar komt nog bij dat de automobielenindustrie haar produktie van voertuigen met een belasting van 11,5 t op de aangedreven as al in overeenstemming met de in bovengenoemde Richtlijn gestelde eisen en de dienovereenkomstig gewijzigde nationale wetten heeft gepland en zich daarbij gehouden heeft aan de in diezelfde Richtlijn vastgelegde data (1 januari 1992 en 1 januari 1993).

2.7. Het Comité kan dan ook niet volledig instemmen met het voorstel van de Commissie om luchtvering, c.q. gelijkwaardige vering op de aangedreven assen van alle voertuigen verplicht te stellen wanneer de druk op die assen groter is dan 10,5 t. Het heeft echter begrip voor het uiteindelijk doel dat de Commissie voor ogen staat en kan deze aanpak op grond daarvan aanvaarden. Wel verzoekt het de Commissie het tijdschema voor de uitvoering ervan te herzien. Om precies te zijn: de Commissie stelt voor de wijzigingen op 1 januari 1993 in werking te doen treden; in Richtlijn 89/338/EEG is dezelfde datum voor inwerkingtreding vastgelegd. Het Comité is van mening dat die datum verschoven moet worden naar 1 januari 1995, aangezien de fabrikanten anders na de publikatie van dit voorstel onvoldoende tijd krijgen om de door de nieuwe technische voorschriften noodzakelijk geworden aanpassingen door te voeren.

2.8. Het Comité vestigt in verband met paragraaf 2.4 b) de aandacht eveneens op een ander probleem waarvoor Richtlijn 89/338/EEG geen oplossing biedt.

Dit probleem betreft mechanisch aan elkaar verbonden tandmassen waarbij de belasting symmetrisch of bijna symmetrisch over beide assen wordt verdeeld.

Die tandmassen worden terecht alom, ook door deskundigen, als een constructieve oplossing beschouwd omdat zij minder schadelijk voor het wegdek en dus „wegvriendelijk” zijn.

De Commissie zou in dit voorstel de gelegenheid te baat moeten nemen om in Richtlijn 89/338/EEG hierover de noodzakelijke duidelijkheid te scheppen. Aan de paragrafen 2.3.2, 2.3.3 en 3.5.3 van Bijlage I zou dan ook het volgende toegevoegd moeten worden: „die gelijkwaardigheid behoeft niet te worden aangetoond voor tandmassen waarvan de zwaarste as niet zwaarder weegt dan 9,5 t”.

2.9. Aangezien in Richtlijn 89/338/EEG vierassige voertuigen alleen onder bepaalde voorwaarden worden toegelaten (aangedreven as met dubbele banden en luchtvering, c.q. gelijkwaardige vering) en met een gewichtsbepaling van 32 t (zie paragraaf 1.1), is het duidelijk dat deze categorie voertuigen en de onder de richtlijn vallende andere voertuigcategorieën ongelijk worden behandeld.

Voor motorvoertuigen met drie assen en gelede voertuigen met vier (2 + 2) assen bestaat namelijk de mogelijkheid het gewicht met één à twee t te verlagen wanneer de aangedreven as niet van dubbele banden en luchtvering, c.q. gelijkwaardige vering is voorzien.

Dit alternatief zou in het Commissievoorstel ook moeten bestaan voor motorvoertuigen met vier assen.

2.10. Tot slot plaatst het Comité nog de volgende kanttekeningen bij Bijlage III van het Commissievoorstel:

Het opschrift van Bijlage III zou gewijzigd moeten worden in:

„Voorwaarden voor gelijkwaardigheid aan luchtvering op de aangedreven as(sen) van voertuigen.”

a) Aan de huidige tekst van punt 1 zou de volgende zin moeten worden toegevoegd:

„Dit geldt ook voor tandmassen met een totaal gewicht van meer dan 18 t.”

b) Het voorschrift dat de druk op het contactvlak van de band niet groter mag zijn dan 8 bar, hoort niet thuis in Bijlage III, aangezien het hoegenaamd geen verband houdt met de gelijkwaardigheid van mechanische en luchtvering.

Dit voorschrift is — om maar één feit te noemen — van toepassing op alle wielen (wiel al dan niet op aangedreven as, met of zonder luchtvering).

Punt 2 van Bijlage III zou geschrapt of als volgt nader toegelicht moeten worden: „De gemiddelde druk op het contactvlak van de band mag niet groter zijn dan 8 bar.” Door die laatste wijziging wordt het meten daarvan gemakkelijker en realistischer.

c) Bij de bepaling van de voor frequentie en demping aangegeven waarden (op grond waarvan vastgesteld kan worden of mechanische vering al dan niet gelijkwaardig is aan luchtvering) is onvoldoende rekening gehouden met het feit dat enkelvoudige aangedreven assen zich anders gedragen dan aan een andere as gekoppelde aangedreven assen, de zogenaamde tandmassen. Aangezien de genoemde waarden berusten op onderzoek naar enkelvoudige assen alléén, staat het buiten kijf dat voor tandmassen andere waarden moeten worden berekend.

d) Bij het bepalen van de meest geschikte dempingscoëfficiënt is onvoldoende rekening gehouden met het feit dat de maatregelen die tot doel hebben het comfort in de bestuurderscabine te vergroten, doeltreffend moeten blijven, terwijl tegelijkertijd te sterke slijtage van het wegdek moet worden voorkomen. De dempingscoëfficiënt > 20% zou daarom gewijzigd moeten worden in > 18%.

e) De testprocedures voor het vaststellen van de dempingscoëfficiënt en de frequentie moeten eveneens aangepast worden naargelang de verschillende soorten aangedreven assen.

Onder de huidige omstandigheden zou in ieder geval de volgende verduidelijking aan het Commissievoorstel moeten worden toegevoegd:

„Andere testprocedures kunnen worden toegepast op voorwaarde dat de gelijkwaardigheid daarvan naar het oordeel van de technische dienst door de fabrikant voldoende is aangetoond.”

Gedaan te Brussel, 25 april 1991.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

François STAEDLIN

Advies over de betrekkingen van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap met Japan

(91/C 159/20)

Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 27 maart 1990 besloten overeenkomstig artikel 20 (vierde alinea) van het Reglement van Orde een advies op te stellen over de betrekkingen van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap met Japan.

De Afdeling voor externe betrekkingen, handels- en ontwikkelingsbeleid, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 9 april 1991 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Romoli.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 286e zitting (vergadering van 25 april 1991) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

In dit advies wordt nagegaan hoe de economische betrekkingen van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap met Japan zich in de loop der jaren hebben ontwikkeld.

In het hoofdstuk over de betrekkingen tussen de Verenigde Staten en Japan wordt uiteengezet hoe in de Verenigde Staten geleidelijk aan — naarmate het Amerikaanse handelstekort toenam, Japanse produkten op de Amerikaanse markt penetreerden en Japanse ondernemingen Amerikaanse gebouwen en bedrijven overnamen — een sfeer van wantrouwen, frustratie en wrevel tegenover Japan is gegroeid (paragraaf 1.1).

Die houding van de Amerikanen heeft op haar beurt geleid tot verbitterde reacties in Japan (paragraaf 1.2). Volgens de Japanners is de verslechtering van de economische situatie in de Verenigde Staten een rechtstreeks gevolg van het feit dat de Amerikaanse produkten het niet goed doen op de internationale markten, dat zich bij het Amerikaanse bedrijfsleven een mentaliteitsverandering aan het voltrekken is en dat de Amerikaanse besparingen de laatste tijd te kort schieten. Dit alles wordt nog verergerd door de gevolgen van het tekort op de betalingsbalans en op de federale begroting alsmede door de jarenlange overwaardering van de dollar.

Om de diepere oorzaken van de spanningen in hun onderlinge economische betrekkingen uit de weg te ruimen, hebben de Verenigde Staten en Japan in 1990 een uniek bilateraal akkoord gesloten: het zgn. „Structural Impediments Initiative” (paragraaf 1.3).

Daarbij hebben beide landen zich ertoe verbonden via sociaal-economische maatregelen een gunstig klimaat te scheppen voor het verbeteren van hun onderlinge betrekkingen. Als dat akkoord zijn doel bereikt, kan het uiteindelijk ook positieve gevolgen hebben voor de betrekkingen tussen Japan en de andere landen.

In het hoofdstuk over de betrekkingen van de Europese Gemeenschap met Japan wordt eerst uitvoerig ingegaan op het groeiende gebrek aan evenwicht in de jaren '70 en '80 als gevolg van de Japanse exportboom, de afscherming van de Japanse markt en de geringe inspanningen van de Europese ondernemers om op die markt te penetreren (paragraaf 2.1).

Vervolgens wordt uiteengezet hoe de Europese Gemeenschap geleidelijk aan een eigen handelsbeleid is gaan voeren door systematisch de anti-dumpingregels van de Algemene Overeenkomst betreffende tarieven en handel (GATT) toe te passen (paragraaf 2.2).