

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen”

(2002/C 48/09)

De Raad heeft op 11 juli 2001 besloten, overeenkomstig art. 71 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 november 2001 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Colombo.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 386e zitting (vergadering van 28 november 2001) het volgende advies uitgebracht dat met 113 stemmen vóór en vier stemmen tegen, bij twee onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Grote lijnen van het Commissievoorstel

Krachtens Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen⁽¹⁾ zijn snelheidsbegrenzers verplicht voor voertuigen van categorie M3 met een maximum gewicht van meer dan 10 ton en voor voertuigen van categorie N3⁽²⁾.

1.1. Doel van voorgestelde wijziging van Richtlijn 92/6/EEG is snelheidsbegrenzers ook verplicht te stellen voor voertuigen van categorie M2 met een maximumgewicht van ten hoogste 5 ton (bussen en touringcars) en van categorie N2 (vrachtwagens met een maximumgewicht van meer dan 3,5 ton).

1.2. De huidige situatie en de veranderingen die bij goedkeuring van onderhavig Commissievoorstel zullen optreden, zijn in onderstaande tabel in beeld gebracht:

(1) PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27.

(2) Motorvoertuigen zijn als volgt onderverdeeld:

M = voor het vervoer van personen bestemde motorvoertuigen	M1 = 8 zitplaatsen + bestuurder M2 = >8 zitplaatsen + bestuurder met een maximummassa < 5 ton M3 = >8 zitplaatsen + bestuurder met een maximummassa > 5 ton
N = voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen	N1 = motorvoertuig met een maximummassa van ≤ 3,5 ton N2 = motorvoertuig met een maximummassa > 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton N3 = motorvoertuig met een maximummassa > 12 ton

Snelheidsbegrenzers — Uitbreiding van het toepassingsgebied van richtlijn 92/6/EEG

(Richtlijnvoorstel COM(2001) 318 def. van 14 juni 2001)

Categorie	Maximum-snelheid	Termijnen
Thans	M3	100 km/u Nieuwe motorv.: per 1.1.1994 Registratie van 1.1.1988 tot 1.1.1994: per 1.1.1995 ⁽¹⁾
	N3	90 km/u Registratie vanaf 1.1.1988: per 1.1.1994
Situatie na wijziging	M2/M3	100 km/u Nieuwe motorv.: per 1.1.2004 Registratie van 1.1.2001 tot 1.1.2004: per 1.1.2005
	N2/N3	90 km/u Registratie vanaf 1.1.2001: per 1.1.2006 ⁽²⁾

(1) Voor internationaal vervoer.

(2) Alleen nationaal vervoer.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité is ermeê ingenomen dat onderhavig Commissievoorstel gericht is op de vaststelling van betere veiligheidsnormen voor het verkeer, waarmee dus ook de veiligheid van mensen is gediend. Ook het doel van milieubescherming, dat het Comité altijd hoog in het vaandel heeft gedragen, is hiermee gediend, omdat de uitstoot van vervuilende stoffen afneemt naarmate de snelheid van motorvoertuigen meer aan banden wordt gelegd. Ook wordt met dit Commissievoorstel tegemoet gekomen aan de noodzaak om gedragsregels op elkaar af te stemmen voor sectoren als het vervoer van goederen en personen die voor de EU-economie van cruciaal belang zijn. Daarom kan het Comité, onder voorbehoud van de hierna in hoofdstuk 3 gedane suggesties voor wijzigingen, in beginsel zijn goedkeuring hechten aan onderhavig Commissievoorstel (zoals ook het geval was in zijn eerdere advies⁽³⁾ over het Commissievoorstel dat uiteindelijk Richtlijn 92/6/EEG is geworden).

2.2. Naar het zich laat aanzien, heeft deze maatregel geen ingrijpende rechtstreekse economische volgen voor vervoer-

(3) PB C 40 van 17.2.1991.

bedrijven en gebruikers. De gemiddelde kosten van een snelheidsbegrenzer voor „oudere motorvoertuigen” bedragen ongeveer 500 euro; die berekening is niet relevant voor nieuwe motorvoertuigen vanwege de aanwezigheid van elektronische apparatuur. Wèl kan terecht worden gevreesd voor een indirecte verhoging van de door de collectiviteit te dragen kosten (zie hierna „Bijzondere opmerkingen”).

2.3. Erg belangrijk is dat voorgestelde verplichting ook wordt ingevoerd in de landen van Oost-Europa, vooral in de Oost-Europese kandidaat-lidstaten. In het geval van die landen moet bedoelde verplichting zonder uitzonderingsbepalingen worden ingevoerd. Zo niet, zou dit gevolgen hebben voor alle hierboven behandelde aspecten en worden de concurrentieverhoudingen nog verder ernstig verstoord.

2.3.1. Het gevaar is allesbehalve denkbeeldig dat massaal gebruik wordt gemaakt van in landen buiten de EU geregistreerde motorvoertuigen voor vervoer dat, onder druk van de concurrentie, hoge snelheden vereist, óók met inachtneming van alle veiligheidsvoorwaarden van de EU-regelgeving voor actieve en passieve veiligheid op de weg.

3. Bijzondere opmerkingen

3.1. Volgens het Commissievoorstel zouden snelheidsbegrenzers moeten worden afgesteld op dezelfde maximumsnelheid voor motorvoertuigen van vier ton als voor motorvoertuigen van 40/44 ton totaal gewicht. Het Comité betwijfelt de juistheid daarvan.

3.2 Louter technisch gezien lijkt een dergelijk voorstel geen stand te houden. Ook valt het niet te verdedigen vanuit het ruimere oogpunt van het vervoerbeleid.

a) Technisch gezien wil de Commissie aan motorvoertuigen van uiteenlopend gewicht dezelfde snelheidsbeperking opleggen, terwijl dergelijke motorvoertuigen — vanwege de uiteenlopende technische kenmerken daarvan — in andere wettelijke EU-regelingen juist wèl verschillend worden behandeld. Zo mag de remafstand van N2-motorvoertuigen met een gewicht van 12 ton volgens Richtlijn 98/12⁽¹⁾ (typegoedkeuring) bij een proefsnelheid van 100 km/u niet meer dan 112 meter zijn. Bij door fabrikanten — ook als onderdeel van de aan typegoedkeuring voorafgaande procedure — op de weg uitgevoerde experimenten met motorvoertuigen die minder dan 7,5 ton wegen, is gebleken dat die bij een snelheid van 110 km/u een remafstand van veel minder dan 112 meter hebben. Een motorvoertuig met een gewicht van 4,5 ton heeft bij een snelheid van 110 km/u een remafstand van ongeveer 92 meter. Daarbij dient te worden aangetekend dat motorvoertuigen met een dermate laag maximaal gewicht zijn uitgerust met speciaal voor die motorvoertuigen geschikte aandrijfmechanismen, remsystemen en kinematische kettingen, die zijn afgesteld op snelheden die duidelijk boven de hier besproken snelheden liggen.

b) Wat het vervoerbeleid betreft, mag niet over het hoofd worden gezien dat de betrokken motorvoertuigen ontworpen zijn en ingezet worden voor de distributie van goederen, het vervoer tussen opslag- en verkoopruimtes, het vervoer van bederfelijke producten en de snelle bevoorrading van grote markten (bv. met vis en groenten en fruit). Deze diensten kunnen niet met andere vervoermiddelen worden verzorgd.

Bovendien is het zaak dat er snelle en flexibele vervoeroplossingen komen als reactie op de volkomen nieuwe situatie die in sommige bedrijfstakken door de opkomst van webhandel is ontstaan. Zonder die oplossingen kan het hele vervoerssysteem op losse schroeven komen te staan, tenzij wordt overwogen om méér motorvoertuigen in te zetten.

Uit het bovenstaande blijkt duidelijk genoeg dat het niet aangaat kleine en grote motorvoertuigen over één kam te scheren, temeer daar een dergelijke maatregel eindeloze files tot gevolg zou hebben en de kans op gevaarlijke inhaalmanoeuvres⁽²⁾ daardoor groter wordt. Daarbij moet met name worden gevreesd dat inhalen vooral plaatsvindt op steile hellingen, waar zwaardere vrachtwagens als gevolg van de passieve weerstand nog langzamer gaan rijden. Daardoor ontstaan dan weer nieuwe files, omdat het verkeer nu eenmaal uit allerlei verschillende soorten vervoersmiddelen (personenauto's, bussen, vrachtwagens) bestaat, en treed er congestie op, met alle vervuiling door uitlaatgassen vandien.

3.3. Een en ander werkt dus zeer kostenverhogend voor samenleving en economie.

3.4. Soortgelijke argumenten gelden voor personenvervoer (categorie M). Het volstaat in dat geval te denken aan busjes waarmee passagiers van luchthavens worden opgehaald, de vervoersdiensten van grote hotels, service aan zakenlieden e.d.

3.5. Het Comité stelt daarom voor dat de Commissie onderhavig voorstel herziet door voor de categorieën lichtere motorvoertuigen (M2 en N2) snelheidsbegrenzers verplicht te stellen die op een hogere snelheid zijn afgesteld.

3.5.1. Overigens vormt de drempelwaarde van 7,5 ton al het uitgangspunt voor de snelheidsbepalingen in talrijke lidstaten (het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk en België) en wordt deze gebruikt voor de bepaling van ecopunten

⁽¹⁾ PB L 81 van 18.3.1998, blz. 27.

⁽²⁾ Dat risico wordt door de Commissie onderkend, zie blz. 4 van COM(2001) 318 def. Deel I.

bij het doorrijden van Oostenrijk. Ook in het voorstel voor een richtlijn inzake de gelijkschakeling van het rijverbod op feestdagen wordt 7.5 ton als drempelwaarde genoemd ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ COM(2000) 759 def., PB C 120 E van 24.4.2001, blz. 2.

3.6. Het spreekt voor zich dat Richtlijn 92/24/EEG ook moet worden gewijzigd om de typegoedkeuring van snelheidsbegrenzers mogelijk te maken. De Commissie is voornemens op zo kort mogelijke termijn met een voorstel in die zin te komen.

Brussel, 28 november 2001.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

G. FRERICHS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende staatssteun voor de kolenindustrie”

(2002/C 48/10)

De Raad heeft op 19 september 2001 besloten overeenkomstig artikel 262 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over het voornoemde voorstel.

De afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 november 2001 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Gafo Fernández.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 386e zitting van 28 en 29 november 2001 (vergadering van 28 november) het volgende advies uitgebracht, dat met 107 stemmen vóór en 1 stem tegen bij 8 onthoudingen werd goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De steenkoolproblematiek is een onderwerp dat in feite tot het werkterrein van het Raadgevend Comité van de EGKS behoort, maar omdat het EGKS-Verdrag in juli 2002 afloopt, werd voor het eerst ook het Economisch en Sociaal Comité over deze materie geraadpleegd. Daar het Raadgevend Comité op dit vlak echter heel wat meer ervaring heeft, heeft het Comité besloten diens advies grotendeels over te nemen. Het heeft er wel een aantal eigen aanbevelingen aan toegevoegd om het beter bij zijn andere adviezen over de energieproblematiek te laten aansluiten.

1.2. Deze adviesaanvraag biedt het Comité ook de gelegenheid na te gaan hoe het de rijke ervaring van het Raadgevend Comité in de toekomst het best kan benutten. Beide comités buigen zich al geruime tijd over deze kwestie en zullen binnen afzienbare tijd een formeel voorstel bij de Commissie, het Europees Parlement en de Raad indienen.

2. Opmerkingen

2.1. Het Comité staat positief tegenover het voorstel om de steunregeling ten behoeve van de steenkoolsector tot 2010 te verlengen.

2.2. Het beschouwt het veiligstellen van de energievoorziening als een doelstelling waaraan de Unie blijvend aandacht dient te besteden en waarvoor zij ook in het kader van het beleid op andere terreinen — mededinging, vrij verkeer van goederen ... — terdege oog dient te hebben.

2.3. Het vindt het goed dat een onderscheid wordt gemaakt tussen drie soorten steunmaatregelen, nl. „steunmaatregelen ter dekking van uitzonderlijke, uit het verleden stammende lasten”, „steunmaatregelen voor het veiligstellen van de energievoorziening” en „steunmaatregelen voor het verminderen van de bedrijfsactiviteit”.