Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern [1]

(92/C 49/03)

Der Rat beschloß am 14. August 1991, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 4. Dezember 1991 an. Berichterstatter war Herr Marvier.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 292. Plenartagung (Sitzung vom 18. Dezember 1991) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Eine EG-Richtlinie über die Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Klasse M1 fallen, ist im Hinblick auf eine allgemeine EWG-Betriebserlaubnis für die betreffenden Fahrzeuge eine Notwendigkeit.

1.2. Anhang II (EWG-Betriebserlaubnisbogen) der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG sieht nämlich in bezug auf Abmessungen und Gewichte (Punkt 2) den Erlaß einer oder mehrerer Einzelrichtlinien vor (Eintragung des Vermerks „ER" im EWG-Betriebserlaubnisbogen).

1.3. Mithin müssen im Zusammenhang mit der allgemeinen EWG-Betriebserlaubnis für Fahrzeuge, die nicht der Klasse M1 angehören, unbedingt mehr oder weniger detaillierte Vorschriften zu diesem spezifischen technischen Aspekt vorgesehen werden; anderenfalls wäre die Rahmenrichtlinie dahingehend zu ändern, daß die entsprechenden Verweise entfallen.

1.4. Der Inhalt der vorgeschlagenen Richtlinie müßte in Zukunft auch von den Drittländern, die Mitglied der EKVM [2] sind, anerkannt und übernommen werden, wie dies erfreulicherweise bereits im Falle der Richtlinie 85/3/EWG und ihren späteren Änderungen geschehen ist.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die vorgeschlagene Richtlinie schließt die zuvor erwähnte Lücke zwar in gewisser Weise, geht aber insofern nicht über einen ersten Ansatz hinaus, als sie für die meisten der in Punkt 2 von Anhang II der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG aufgeführten Angaben keine verbindlichen Zahlenwerte vorgibt, sondern es bei Definitionen zu diesen Angaben beläßt. Es ist davon auszugehen, daß in nächster Zukunft in einer zweiten Stufe Zahlenwerte zu diesen Angaben festgelegt und einheitliche Massen und Abmessungen für Fahrzeuge, die nicht der Klasse M1 angehören, auch im Hinblick auf die allgemeine EWG-Betriebserlaubnis und nicht nur für den internationalen Verkehr eingeführt werden.

2.2. Für bestimmte andere Angaben werden übrigens auch konkrete Zahlenwerte angegeben, beispielsweise für:

a) das Verhältnis zwischen der Masse des Zugfahrzeugs und der Masse des gezogenen Fahrzeugs (Punkt 7.1 des Anhangs I); dieser Wert ließe sich, wenn auch nur indirekt, bereits aus der Richtlinie 85/3/EWG ableiten;

b) das Verhältnis zwischen Motorleistung und Höchstmasse (Punkt 9 des Anhangs I); dieser Wert wurde nicht so sehr im Hinblick auf leistungsfähigere Motoren, sondern vielmehr im Interesse einer höheren Sicherheit des Güter- und Personenstraßentransports festgelegt.

2.3. Dies ist das allgemeine Bild, das sich bei der Lektüre des Richtlinienvorschlags ergibt; bei näherer Betrachtung werden jedoch einige Ungenauigkeiten bzw. einige „Grenzüberschreitungen" in Bereichen erkennbar, die eigentlich nicht in diese Richtlinie gehören, sowie gewisse unangemessene und bedenkliche „Redundanzen", wie z.B. die Wiederholung sämtlicher technischer Vorschriften über Luftfederungen und diesen gleichwertige Federungssysteme, die inzwischen — zu Recht oder zu Unrecht — in den Geltungsbereich der künftigen Änderungsrichtlinie zu der Richtlinie 85/3/EWG fallen.

3. Besondere Bemerkungen

3.1. *Artikel 4*

Dieser Artikel sollte umformuliert werden.

Es geht hier um den inzwischen üblichen Artikel, der den Einfluß des Ausschusses für die Anpassung an den technischen Forschritt verringert, indem er ihm die Normsetzungsbefugnis entzieht und ihn in ein beratendes Gremium umwandelt.

3.2. *Artikel 6*

Im ersten Spiegelstrich sollte das Wort „mehr" entfallen. Bei der Kommissionsvorlage geht es erstmalig um eine Richtlinie über „Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen, die nicht der Klasse M1 angehören"; die Formulierung „nicht mehr" ist dann zu verwenden, wenn es sich um eine Änderungsrichtlinie zu einer vorhergehenden Richtlinie handelt.

[1] ABl. Nr. C 230 vom 4. 9. 1991, S. 46.
[2] EKVM = Europäische Konferenz der Verkehrsminister.

3.3. *Anhang I*

3.3.1. Es leuchtet zwar ein, daß die Möglichkeit bestehen muß, ein mit einer Luftfederung oder einem ihr gleichwertigen Federungssystem ausgestattetes Fahrzeug auf Antrag nach harmonisierten Vorschriften zuzulassen und daher auch in bezug auf diese technischen Merkmale mit einer EWG-Betriebserlaubnis auszustatten. Allerdings muß auch klar gesehen werden, daß die technischen Vorschriften über die Gleichwertigkeit mechanischer Federungssysteme mit einer Luftfederung nur in einer einzigen EWG-Richtlinie verankert werden dürfen, damit gefährliche Inkongruenzen zwischen verschiedenen Texten gar nicht erst entstehen können.

3.3.2. Aus heutiger Sicht dürfte der hier in erster Linie relevante Richtlinienvorschlag der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG [Dok. KOM(90) 486 endg.] [1] sein. Aus diesem Grund wäre es angezeigt, in dem hier behandelten Richtlinienvorschlag ausdrücklich auf den Vorschlag für die Änderungsrichtlinie Bezug zu nehmen, zu dem der WSA seinerzeit Bemerkungen vorgetragen hat [2]; er verleiht hier erneut der Hoffnung Ausdruck, daß diesen Bemerkungen Rechnung getragen wird.

3.3.3. Punkt 10

Der Wortlaut dieses Punktes sollte folgendermaßen umformuliert werden:

„Bedingungen für die Gleichwertigkeit eines Federungssystems mit einer Luftfederung für eine Antriebsachse."

3.3.4. Punkt 10.1

Für diese Textstelle sollte folgender Wortlaut gewählt werden:

„Wenn die Straßenverkehrsordnung eines Mitgliedstaates vorschreibt, daß die Gleichwertigkeit eines Federungssystems mit einer Luftfederung für eine Antriebsachse festgestellt werden muß, sind hierfür die in Anhang III der Richtlinie .../.../EWG verankerten Bedingungen als Bewertungskriterien zugrunde zu legen."

3.3.5. Punkt 10.2

3.3.5.1. Die Ausrüstung der Antriebsachse mit Doppelbereifung, wie sie heute schon in den meisten Fällen üblich ist, wird durch diese Bestimmung zwingend vorgeschrieben.

3.3.5.2. Das ist für die Benutzer sehr bedauerlich, weil dadurch eine Einfachbereifung, wie sie im übrigen für Laufachsen immer üblicher wird, von vornherein ausgeschlossen wird. Eine Einfachbereifung ist dem Wesen nach sparsam (geringerer Kraftstoffverbrauch, leichtere Montage und Wartung, ...), und ein solcher Beschluß wird die Forschungsanstrengungen zur Verbesserung der Leistung und der Anpassung der Einfachbereifung an diesen Achstypus dämpfen.

3.3.5.3. Für die Fahrzeugbauer stellt sich außerdem das Problem des Reservereifens, der in doppelter Zahl vorhanden sein muß, wenn nur die Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist (andere Abmessungen als für Laufachsen). Dies führt zu einem Volumen/Nutzlastverlust, der dem Reserverad entspricht, und erschwert die Aufgabe der Fahrzeug- und Anhängerbauer.

3.3.6. Punkt 5.2

3.3.6.1. Da sämtliche Vorschriften betreffend das bei der Zuladung pro Fahrgast bzw. für die Masse des Gepäcks zu veranschlagende mittlere Gewicht Gegenstand der künftigen EWG-Richtlinie sein werden, die gegenwärtig von der Kommission erörtert wird, müssen der zweite und der dritte Satz dieser Textstelle in ihrer jetzigen Fassung gestrichen werden.

3.3.6.2. Des weiteren ist anzumerken, daß die in diesen beiden Sätzen enthaltenen Vorschriften sich nicht mit der Regelung Nr. 36 der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) vertragen, die hier als Bezugspunkt dienen sollte.

3.3.7. Punkt 6.1.4

Zu bedenken ist hier folgendes:

— Die vorgeschlagene Richtlinie betrifft nicht die Teilnahme der Fahrzeuge am internationalen Straßenverkehr, sondern hat vielmehr die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge auf einzelstaatlicher Ebene zum Gegenstand (Richtlinie über die Betriebserlaubnis, nicht aber über den Straßenverkehr).

— Die bisherigen Kfz-Betriebserlaubnisrichtlinien der Gemeinschaft haben sich nie mit Fahrzeugkombinationen, sondern immer nur mit Einzelfahrzeugen befaßt, wobei also Zugfahrzeuge und Anhänger als selbständige Einheiten behandelt werden.

— Selbst ungeachtet der obigen Überlegungen bedeutet die in Punkt 6.1.4 enthaltene Vorschrift unbestreitbar eine unnötige Einschränkung für die Auslegung der Kupplungsvorrichtungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger, wenn man sich die jüngsten Vorschriften über den Abstand zwischen Fahrzeug und Anhänger (0,35 m) in der Richtlinie 91/60/EWG [3] vor Augen hält.

In Anbetracht dessen sollte dieser Punkt unbedingt aus der vorgeschlagenen Richtlinie gestrichen werden; auch in der Richtlinie 85/3/EWG sollte die entsprechende Vorschrift entfallen.

3.3.8. Punkt 7.2

3.3.8.1. Die im letzten Satz der betreffenden Textstelle enthaltenen Anforderungen sind an dieser Stelle fehl am Platze, weil sie nämlich in die Richtlinie 71/320/EWG über Bremsanlagen gehören; es wäre zu prüfen, ob solche Bestimmungen dort eingefügt werden sollten. Aus der jetzigen Kommissionsvorlage sollten sie jedenfalls herausgenommen werden.

[1] ABl. Nr. C 292 vom 22. 11. 1990.
[2] ABl. Nr. C 159 vom 17. 6. 1991.
[3] ABl. Nr. L 37 vom 9. 2. 1991.

3.3.8.2. In diesem Zusammenhang sei darauf aufmerksam gemacht, daß die Arbeitsgruppe WP 29 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN) in Genf sich gegenwärtig gerade mit diesem technischen Merkmal beschäftigt.

Geschehen zu Brüssel am 18. Dezember 1991.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

François STAEDELIN

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen

(92/C 49/04)

Der Rat beschloß am 7. August 1991, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 4. Dezember 1991 an. Berichterstatter war Herr Pearson.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 292. Plenartagung (Sitzung vom 18. Dezember 1991) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Der WSA teilt voll und ganz das Anliegen der Kommission, die verkehrsbedingte Lärmbelastung, die durch den ständig zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr immer schlimmer wird, weiter zu verringern; er billigt daher den Richtlinienvorschlag vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die technischen Möglichkeiten der europäischen Kraftfahrzeugindustrie sind inzwischen so weit gediehen, daß andere Faktoren als der Geräuschpegel von Motor, Getriebe, Achsantrieb und Auspuffvorrichtungen heute gleichermaßen lösungsbedürftige Probleme darstellen. Einer dieser Faktoren ist die durch den Kontakt zwischen Reifen und Straßendecke bewirkte Geräuschentwicklung.

2.2. Laut Artikel 4 des Vorschlags will die Kommission bis zum 31. März 1994 Vorschläge zur Begrenzung des von den Luftreifen bei Berührung des Fahrbahnbelags verursachten Geräuschs vorlegen. Der Ausschuß bedauert, daß dies erst so spät geschehen soll. Ferner weist sie auf die Rolle hin, die die Beschaffenheit des Fahrbahnbelags bei der Geräuschentwicklung spielt, und fordert die Kommission nachdrücklich auf, sich mit dieser Frage zu befassen.

2.3. Begrenzungen des zulässigen Geräuschpegels von Kraftfahrzeugen sollten auch bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen ins Auge gefaßt werden.

2.4. Dank des vorausschauenden Ansatzes der Kommission und in Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie konnte der Lärmpegel in den letzten Jahren bereits erheblich gesenkt werden. Bei einer Reihe von Pkw-Modellen ist die vorgeschlagene Verschärfung der Grenzwerte bereits möglich, es könnte sich aber als schwierig erweisen, sie bei allen Modellen eines Herstellers zu erreichen. In Anbetracht der beabsichtigten Verwirklichung des Europäischen Wirtschaftsraumes ist es wichtig, daß in den Ländern der Europäischen Freihandelszone (EFTA) und in der EG dabei in gleicher Weise vorgegangen wird.