Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de massa's en afmetingen ven bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan [1]

(92/C 49/03)

De Raad heeft op 14 augustus 1991 besloten overeenkomstig de bepalingen van artikel 100A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 4 december 1991 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Marvier.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 292e zitting (vergadering van 18 december 1991) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Zonder richtlijn inzake massa's en afmetingen is de regeling betreffende de EEG-goedkeuring van voertuigen van andere categorieën M1 niet volledig.

1.2. In punt 2 („Afmetingen en gewichten") van bijlage II („EEG-goedkeuringsformulier") bij Kaderrichtlijn 70/156/EEG worden namelijk verscheidene aspecten genoemd die via een bijzondere richtlijn moeten worden geregeld (aspecten waarbij de letters B.R. worden vermeld).

1.3. In de regeling betreffende de EEG-goedkeuring van voertuigen van bovengenoemde categorieën moeten dus ook absoluut min of meer gedetailleerde voorschriften m.b.t. de massa's en afmetingen van dergelijke voertuigen worden opgenomen, tenzij men de kaderrichtlijn op dit stuk aanpast.

1.4. Het Comité wijst erop dat ook bij de ECMV [2] aangesloten niet-EG-landen de bepalingen van de onderhavige richtlijn dienen te onderschrijven en over te nemen, zoals dit tot zijn voldoening ook met de bepalingen van Richtlijn 85/3/EEG en de latere wijzigingen daarop is gebeurd.

2. Algemene opmerkingen

2.1. De voorgestelde richtlijn vult bovengenoemde lacune gedeeltelijk op, maar is slechts een eerste stap, daar voor de meeste van de in punt 2 van bijlage II bij Kaderrichtlijn 70/156/EEG vermelde aspecten alleen maar definities i.p.v. concrete cijfers worden aangegeven. Verwacht mag worden dat de Commissie in de nabije toekomst een stap verder zal gaan en voor al deze aspecten met concrete cijfers zal komen om de massa's en afmetingen van de voertuigen in kwestie te standaardiseren, niet alleen met het oog op het internationale wegvervoer maar ook met het oog op de EEG-goedkeuring.

2.2. Voor een aantal aspecten worden thans al wel concrete cijfers aangegeven. Dit is o.m. het geval met:

a) de verhouding tussen de massa van het trekkend motorvoertuig en die van de aanhangwagen (par. 7.1); de aangegeven waarde kan evenwel ook — zij het op indirecte wijze — worden afgeleid uit Richtlijn 85/3/EEG;

b) de verhouding tussen het motorvermogen en de maximummassa (par. 9); doel van het vaststellen van deze waarde was niet zozeer het gebruik van motorvoertuigen met een hoger motorvermogen te bevorderen als wel het goederen- en personenvervoer over de weg veiliger te maken.

2.3. Bovenstaande opmerkingen geven een algemeen idee van de inhoud van de voorgestelde richtlijn. Bij nadere bestudering blijkt echter dat in het voorstel enkele onduidelijke passages voorkomen, wordt ingegaan op enkele aspecten die normaliter niet via een dergelijke richtlijn moeten worden geregeld, en een aantal onnodige en gevaarlijke herhalingen voorkomen (b.v. de technische voorschriften m.b.t. luchtvering of gelijkwaardige veringsystemen, die nu, terecht of ten onrechte, binnen het toepassingsgebied van de toekomstige richtlijn tot wijziging van Richtlijn 85/3/EEG vallen).

3. Bijzondere opmerkingen

3.1. *Artikel 4*

De formulering van dit artikel moet worden herzien.

Dit — inmiddels gebruikelijk geworden — artikel ontneemt namelijk het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang zijn regelgevende bevoegdheden en vormt het om tot een raadgevend Comité.

3.2. *Artikel 6*

In de tekst achter het eerste streepje moeten de woorden „niet langer" worden vervangen door „niet". De voorgestelde richtlijn is namelijk de eerste richtlijn over „massa's en afmetingen van niet tot categorie M1 behorende voertuigen", terwijl de woorden „niet langer" alleen op hun plaats zijn in een richtlijn waarbij een vorige richtlijn wordt gewijzigd.

[1] PB nr. C 230 van 4. 9. 1991, blz. 46.
[2] ECMV = Europese Conferentie van Ministers van Verkeer.

3.3. *Bijlage I*

3.3.1. Het Comité ziet in dat voertuigen met luchtvering of een gelijkwaardig veringsysteem volgens geharmoniseerde voorschriften moeten kunnen worden goedgekeurd — als daarom wordt verzocht — en dus ook wat die kenmerken betreft aan een EEG-goedkeuringsprocedure moeten kunnen worden onderworpen. Het is zich er echter evenzeer van bewust dat de technische voorschriften m.b.t. de gelijkwaardigheid van mechanische veringsystemen en luchtvering in één enkele richtlijn moeten worden neergelegd om te vermijden dat de diverse teksten uiteen gaan lopen, met alle gevolgen vandien.

3.3.2. Deze problematiek komt het uitvoerigst aan de orde in het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 85/3/EEG [doc. COM(90) 486 def.] (1), waarnaar in de thans voorgestelde richtlijn dan ook uitdrukkelijk zou moeten worden verwezen. Overigens vestigt het Comité er de aandacht op dat het zich reeds over dat richtlijnvoorstel heeft uitgesproken (2). Het dringt er nogmaals op aan dat met de aanbevelingen in dat advies rekening wordt gehouden.

3.3.3. Paragraaf 10

Het Comité stelt voor de huidige tekst door de volgende te vervangen:

„Voorwaarden waaraan veringsystemen voor aandrijfassen moeten voldoen om als « aan luchtvering gelijkwaardige veringsystemen » te worden erkend."

3.3.4. Paragraaf 10.1

Het Comité stelt voor de formulering van deze paragraaf als volgt te wijzigen:

„Als het voor de toepassing van de verkeersvoorschriften van een lid-staat noodzakelijk is te bepalen onder welke voorwaarden veringsystemen voor aandrijfassen als « aan luchtvering gelijkwaardige veringsystemen » worden beschouwd, wordt daarbij uitgegaan van de criteria van bijlage III van Richtlijn .../.../EEG."

3.3.5. Paragraaf 10.2

3.3.5.1. Bij de meeste voertuigen is de aandrijfas reeds van dubbele banden voorzien. Door paragraaf 10.2 wordt zulks evenwel verplicht gesteld.

3.3.5.2. Voor de vervoerders is dit beslist geen goede zaak. Voortaan zal het niet meer mogelijk zijn de aandrijfas van enkele banden te voorzien, terwijl dit bij draagassen steeds meer gebeurt. Enkele bandenmontage is voordeliger dan dubbele bandenmontage (geringer brandstofverbruik, gemakkelijker te monteren en te onderhouden, ...). Als dubbele banden verplicht worden gesteld zullen minder inspanningen worden geleverd om de kwaliteit en specificaties van enkele banden alsmede de geschiktheid hiervan voor aandrijfassen te verbeteren.

3.3.5.3. Ten slotte zij er nog op gewezen dat de constructeurs voor twee reservewielen moeten zorgen als alleen de aandrijfas van dubbele banden is voorzien (andere afmetingen dan bij de draagassen). Dat brengt een verlies aan plaats en nuttig laadvermogen met zich mee en maakt de taak van de constructeurs van de motorvoertuigen en aanhangwagens een stuk moeilijker.

3.3.6. Paragraaf 5.2

3.3.6.1. Alle regels voor het berekenen van het gewicht van personen, bagage, enz. vallen binnen het toepassingsgebied van de toekomstige richtlijn inzake voertuigen voor het vervoer van personen, die momenteel door de Commissie wordt uitgewerkt. Daarom moeten de tweede en derde zin van deze paragraaf worden geschrapt.

3.3.6.2. Het Comité wijst er overigens op dat deze twee zinnen indruisen tegen de bepalingen van regeling nr. 36 van de Economische Commissie voor Europa (ECE), die als richtsnoer moet dienen.

3.3.7. Paragraaf 6.1.4

Aangezien:

— de voorgestelde richtlijn niet de toelating van motorvoertuigen tot het internationale verkeer, maar wel de goedkeuring van dergelijke voertuigen overeenkomstig de geldende nationale voorschriften betreft (d.w.z. aangezien het hier niet gaat om een richtlijn over de verkeersproblematiek, maar om een richtlijn over de voor motorvoertuigen geldende goedkeuringsprocedures),

— geen enkele van de bestaande communautaire richtlijnen over de goedkeuring van motorvoertuigen betrekking heeft op aanhangercombinaties, maar wel op trekkers en aanhangers afzonderlijk,

— nog afgezien van het bovenstaande moet worden erkend dat deze paragraaf overbodige voorschriften voor de constructie van koppelinrichtingen bevat, gelet op de voorschriften van de onlangs goedgekeurde Richtlijn 91/60/EEG m.b.t. de afstand tussen motorvoertuig en aanhangwagen (0,35 m) (3),

acht het Comité het absoluut noodzakelijk dat deze paragraaf wordt geschrapt en zou het gaarne zien dat de desbetreffende bepaling ook uit Richtlijn 85/3/EEG wordt verwijderd.

3.3.8. Paragraaf 7.2

3.3.8.1. De laatste zin moet worden geschrapt omdat de desbetreffende bepalingen binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 71/320/EEG inzake reminrichtingen vallen en dus niet binnen het kader van de thans voorgestelde richtlijn moeten worden bekeken.

(1) PB nr. C 292 van 22. 11. 1990.
(2) PB nr. C 159 van 17. 6. 1991.
(3) PB nr. L 37 van 9. 2. 1991.

3.3.8.2. Ten slotte zij er nog op gewezen dat de groep rapporteurs reminrichtingen (GRRF) van werkgroep 29 van de Economische Commissie voor Europa te Genève zich op het ogenblik met deze specifieke problematiek bezighoudt.

Gedaan te Brussel, 18 december 1991.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

François STAEDELIN

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/157/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lid-staten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen

(92/C 49/04)

De Raad heeft op 7 augustus 1991 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 bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 4 december 1991 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Pearson.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 292e zitting (vergadering van 18 december 1991) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het Comité staat ten volle achter het streven van de Commissie om het door motorvoertuigen veroorzaakte lawaai verder te verminderen; de aanhoudende toename van het voertuigenpark veroorzaakt namelijk steeds grotere overlast. Het Comité steunt het voorstel dan ook, maar wenst daarbij het volgende op te merken.

2. Algemene opmerkingen

2.1. De Europese autofabrikanten hebben vandaag de dag een zodanig niveau van technisch kunnen bereikt dat bij een verdere reductie van het geluidsniveau evenveel aandacht zal dienen te worden besteed aan bijvoorbeeld het geluid van de banden op het wegdek als aan het door motor, versnellingsbak, aandrijfas en uitlaat veroorzaakte lawaai.

2.2. Het Comité neemt nota van het in artikel 4 aangekondigde voornemen van de Commissie, vóór 31 maart 1994 een voorstel in te dienen om de door het contact van banden met het wegdek veroorzaakte lawaai te beperken. Het Comité vindt het jammer dat daarvoor een datum is gekozen die nog zo ver af is. Voorts meent het dat het ook het type wegdek van invloed is op het bandengeluid en dringt het er bij de Commissie op aan, zich eveneens met dit aspect van het probleem bezig te houden.

2.3. Beperkingen m.b.t. tot het toegestane geluidsniveau van motorvoertuigen dienen ook te gelden voor twee- en driewielige motorvoertuigen.

2.4. Dank zij het feit dat de Commissie op dit gebied een vooruitzienden beleid heeft gevoerd, en met medewerking van de automobielindustrie, is het geluidsniveau in de voorbije jaren reeds zeer sterk gereduceerd. De in de onderhavige richtlijn voorgestelde reducties zijn daardoor nu al bij een aantal modellen van personenauto's mogelijk, maar misschien moeilijk te realiseren bij alle modellen van een serie. Gezien de nagestreefde totstandkoming van de Europese Economische Ruimte is het van belang dat dezelfde normen in de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) gelden.