Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv om masse og dimensioner hos visse motorkøretøjsklasser og dertil beregnede påhængskøretøjer [1]

(92/C 49/03)

Rådet for De europæiske Fællesskaber besluttede den 14. august 1991 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede Jean Marvier til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 4. december 1991.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 292. plenarforsamling 18.-19. december 1991, mødet den 18. december, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Et EF-direktiv om motorkøretøjers masse og dimensioner (bortset fra køretøjer i klasse M1) er påkrævet af hensyn til gennemførelsen af en samlet EØF-typegodkendelsesprocedure for disse køretøjer.

1.2. I bilag II (EØF-standardtypegodkendelsesskema) til rammedirektiv 70/156/EØF fastsættes det således i punkt 2 om masse og dimensioner, at der skal udarbejdes et eller flere særdirektiver på området (markeret ved forkortelsen sd.).

1.3. Den samlede EØF-typegodkendelsesprocedure for køretøjer (bortset fra køretøjer i klasse M1) må derfor nødvendigvis tage højde for, at der foreligger mere eller mindre detaljerede bestemmelser på området, med mindre man fjerner de pågældende referencer fra rammedirektivet.

1.4. Bestemmelserne i det foreliggende direktiv bør efterfølgende også anerkendes og vedtages af de lande uden for EF, som er tilknyttet CEMT [2], således som det allerede har været tilfældet med direktiv 85/3/EØF med senere ændringer — hvilket ØSU med tilfredshed tager til efterretning.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Selv om det foreliggende direktivforslag til en vis grad udfylder ovennævnte lakune, udgør det kun et første skridt i denne retning, idet det for de fleste af de kriterier, der er nævnt i punkt 2 i bilag II til rammedirektiv 70/156/EØF, ikke fastlægger obligatoriske numeriske værdier, men nøjes med at fastsætte definitionerne. Man må gå ud fra, at der i en umiddelbar fremtid bliver tale om en anden etape, hvor der knyttes numeriske værdier til disse definitioner, og hvor der vil blive foretaget en harmonisering af masse og dimensioner for motorkøretøjer (bortset fra køretøjer i klasse M1) som led i typegodkendelsesproceduren og ikke blot med henblik på international transport.

2.2. I øvrigt er der i andre tilfælde fastlagt præcise numeriske værdier; det gælder f.eks.:

a) forholdet mellem et motorkøretøjs og et påhængskøretøjs masse (bilag 1, punkt 7.1); denne værdi kan også udledes indirekte af direktiv 85/3/EØF;

b) forholdet motoreffekt/totalmasse (bilag 1, punkt 9); denne værdi er ikke blevet fastsat for blot at øge motoreffekten, men primært for at forbedre sikkerheden inden for vejgods- og persontransport.

2.3. Ovenstående kommentarer fremkommer som en umiddelbar reaktion på forslaget. En nærlæsning afslører andre mangler; der er tilfælde, hvor formuleringerne er upræcise, eller hvor forslaget bevæger sig ind på områder, der ikke hører naturligt hjemme i dette direktiv, og desuden forekommer der overflødige og farlige overlapninger, herunder gentagelsen af alle de tekniske forskrifter for luftaffjedring og for affjedringssystemer, der svarer til luftaffjedring, idet disse — med rette eller urette — nu henhører under det fremtidige direktiv, som skal ændre direktiv 85/3/EØF.

3. Særlige bemærkninger

3.1. *Artikel 4*

Denne artikel bør ændres.

Det drejer sig om den snart rutinemæssige bestemmelse, hvormed en række beføjelser fratages udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling, som får rådgivende i stedet for normfastsættende karakter.

3.2. *Artikel 6*

I første led erstattes udtrykket »ikke længere« med et enkelt »ikke«. Det foreliggende direktiv er det første direktiv vedrørende masse og dimensioner for motorkøretøjer, bortset fra køretøjer i klasse M1, og det skal i den forbindelse anføres, at udtrykket »ikke længere« anvendes i direktiver, som ændrer forudgående direktiver.

[1] EFT nr. C 230 af 4. 9. 1991, s. 46.
[2] CEMT: Den europæiske Transportminister Konference.

3.3. *Bilag I*

3.3.1. ØSU erkender, at et køretøj med luftaffjedring eller et hertil svarende affjedringssystem på anmodning nødvendigvis må kunne godkendes i overensstemmelse med de harmoniserede bestemmelser, og at EØF-typegodkendelsen følgelig også må omfatte disse komponenter. Samtidig er det dog nødvendigt, at de tekniske bestemmelser vedrørende sidestillingen af mekanisk affjedring med luftaffjedring fastlægges i ét enkelt EF-direktiv, således at man undgår farlige uoverensstemmelser mellem teksterne.

3.3.2. Det direktivforslag, som forekommer at være mest relevant i denne sammenhæng, er forslaget om ændring af direktiv 85/3/EØF [dok. KOM(90) 486 endelig udg.] [1], hvortil der derfor bør være en direkte henvisning i det foreliggende direktivforslag. ØSU minder om, at det allerede har afgivet udtalelse om nævnte forslag [2], og udtrykker endnu engang håb om, at denne udtalelse vil blive taget til følge.

3.3.3. Punkt 10

Dette punkt foreslås affattet således:

»Betingelser for sidestilling af et affjedringssystem med luftaffjedring på en drivaksel.«

3.3.4. Punkt 10.1

Dette punkt foreslås affattet således:

»Når der i henhold til en medlemsstats færdselslovgivning skal foretages en sidestilling af et affjedringssystem med luftaffjedring på en drivaksel, skal dette ske på grundlag af de i bilag III til direktiv EØF .... fastsatte betingelser.«

3.3.5. Punkt 10.2

3.3.5.1. Montering af tvillingehjul på drivakslen er nok det mest normale i dag, men ville med dette punkt blive gjort obligatorisk.

3.3.5.2. Dette er særdeles beklageligt for brugerne, fordi montering af enkelthjul dermed på forhånd ville være udelukket, hvor brugen heraf i øvrigt bliver stadig mere udbredt på løbeaksler. Montering af enkelthjul er besparende (mindre brændstofforbrug, lettere montering og vedligeholdelse), og en sådan bestemmelse vil bremse forskningsindsatsen med henblik på at forbedre hjulenes ydeevne og deres tilpasning til denne type aksler.

3.3.5.3. Endelig skal det bemærkes, at der for konstruktørerne vil opstå et problem med reservehjulet, hvoraf der må forefindes to, hvis der kun er tvillingehjul på drivakslen (hvis dimensioner kommer til at adskille sig fra løbeakslerne). Dette medfører et tab af nyttelast/-volumen svarende til det ekstra hjul og besværliggør konstruktørernes og anhængerbrugernes opgave.

3.3.6. Punkt 5.2

3.3.6.1. Da alle bestemmelser vedrørende beregning af vægten på personer, bagage osv. henhører under anvendelsesområdet for det fremtidige EF-direktiv om køretøjer til persontransport, som for øjeblikket er til drøftelse i Kommissionen, bør 2. og 3. punktum udgå af dette afsnit i deres aktuelle formulering.

3.3.6.2. Endvidere skal det understreges, at bestemmelserne i disse to punktummer ikke er i overensstemmelse med forordning nr. 36 af Den økonomiske kommission for Europa (ECE), som ellers burde udgøre referencegrundlaget.

3.3.7. Punkt 6.1.4

ØSU henleder opmærksomheden på følgende:

— det foreliggende direktivforslag vedrører ikke den internationale trafik, men derimod national typegodkendelse af motorkøretøjer (det er et typegodkendelses- og ikke et trafikdirektiv),

— de EF-direktiver vedrørende typegodkendelse af motorkøretøjer, som til dato er blevet udstedt, vedrører ikke hele vogntog, men kun de enkelte køretøjer, således at trækkøretøjer og påhængskøretøjer betragtes som separate enheder,

— selv om man ser bort fra disse indvendinger, må det være et faktum, at bestemmelsen i dette punkt opstiller et overflødigt krav til udformningen af koblingsanordningen mellem trækkøretøj og påhængskøretøj, idet der for nylig er blevet fastlagt specifikationer for afstanden mellem disse to enheder i direktiv 91/60/EØF [3] (0,35 m).

Det er derfor ØSU's opfattelse, at dette punkt for enhver pris må udgå, og samtidig udtrykkes der ønske om, at den tilsvarende bestemmelse også fjernes fra direktiv 85/3/EØF.

3.3.8. Punkt 7.2

3.3.8.1. Bestemmelserne i sidste punktum hører ikke hjemme hér, men er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 71/320/EØF om bremseanordninger og bør tages op i den sammenhæng. Dette punktum bør derfor udgå.

[1] EFT nr. C 292 af 22. 11. 1990.
[2] EFT nr. C 159 af 17. 6. 1991.
[3] EFT nr. L 37 af 9. 2. 1991.

3.3.8.2. Det er værd at erindre, at GRRF (Ordførergruppen vedrørende bremseanordninger) for arbejdsgruppe 29 under ECE i Genève netop er i færd med at behandle dette spørgsmål.

Bryssel, den 18. december 1991.

François STAEDELIN

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv (EØF) om ændring af direktiv 70/157/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer

(92/C 49/04)

Rådet for De europæiske Fællesskaber besluttede den 7. august 1991 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede Gordon Pearson til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 4. december 1991.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 292. plenarforsamling af 18.-19. december 1991, mødet den 18. december 1991, enstemmigt følgende udtalelse.

1. **Indledende bemærkninger**

1.1. ØSU støtter fuldt ud Kommissionens bestræbelser på at reducere støjniveauet for motordrevne køretøjer. Den stadig stigende trafik med disse køretøjer forværrer situationen, og ØSU støtter derfor forslagene med forbehold af følgende punkter.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1. Teknisk set har den europæiske bilindustri har nu nået et sådant udviklingsstadium, at løsningen af støjproblemer, som stammer fra andet end motoren, gearkassen, differentialet og udstødningssystemet, kan gives samme prioritet som disse faktorer. Det gælder blandt andet støjen fra dækkenes kontakt med vejbelægningen.

2.2. ØSU bemærker til artikel 4, at Kommissionen inden 31. marts 1994 agter at fremsætte forslag vedrørende den støj, der skyldes dækkenes kontakt med vejbelægningen, og beklager, at datoen ligger så langt ude i fremtiden. ØSU er også opmærksom på den betydning, vejbelægningstypen har for støjniveauet, og opfordrer kraftigt Kommissionen til at behandle dette spørgsmål.

2.3. Begrænsninger vedrørende motorkøretøjers tilladte støjniveau bør også gælde to- og trehjulede køretøjer.

2.4. Takket være Kommissionens fremsyn og bilindustriens samarbejdsvilje er der i de seneste år opnået meget betydelige reduktioner i støjniveauet: de foreslåede reduktioner kan allerede gennemføres i en række personbilmodeller, men kan være vanskelige at opnå i en komplet modelserie. I lyset af den planlagte indførelse af Det europæiske økonomiske Samarbejdsområde er det vigtigt, at de samme regler finder anvendelse i landene af Den europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA).