Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου περί των βαρών και διαστάσεων ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους([1])

(92/C 49/03)

Στις 14 Αυγούστου 1991, και σύμφωνα με το άρθρο 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών υπηρεσιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 4 Δεκεμβρίου 1991 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Marvier.

Κατά την 292η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 18ης Δεκεμβρίου 1991), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η έκδοση μιας κοινοτικής οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων εκτός της κατηγορίας M1 θεωρείται απαραίτητη για την εφαρμογή μιας γενικής διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ των εν λόγω οχημάτων.

1.2. Πράγματι, η οδηγία πλαίσιο 70/156/ΕΟΚ προβλέπει, στο τμήμα του παραρτήματος II (δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ) το οποίο αναφέρεται στα βάρη και τις διαστάσεις (σημείο 2), την έκδοση μιας ή περισσοτέρων ειδικών οδηγιών (σε συντομογραφία, ΕΟ).

1.3. Συνεπώς, η γενική διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΟΚ των οχημάτων εκτός της κατηγορίας M1 δεν είναι δυνατόν να μην λάβει υπόψη την ύπαρξη των λίγο ή πολύ λεπτομερών προδιαγραφών για το θέμα, εκτός και αν τροποποιηθεί η οδηγία πλαίσιο και διαγραφούν οι σχετικές αναφορές.

1.4. Επιβεβαιώνεται, έτσι, ότι το περιεχόμενο της εξεταζόμενης οδηγίας είναι απαραίτητο να αναγνωρισθεί και να υιοθετηθεί στο μέλλον και από τις μη κοινοτικές χώρες που συμμετέχουν στην ΕΔΥΜ([2]), όπως ακριβώς συνέβη ήδη και για την οδηγία 83/3/ΕΟΚ και τις διαδοχικές τροποποιήσεις της, πράγμα το οποίο λαμβάνει γνώση η ΟΚΕ με ικανοποίηση.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Μολονότι η εξεταζόμενη πρόταση οδηγίας καλύπτει κατά ένα τρόπο το κενό για το οποίο έγινε προηγουμένως λόγος, αποτελεί μόνο ένα πρώτο βήμα στην κατεύθυνση αυτή, δεδομένου ότι δεν παρέχει για το μεγαλύτερο μέρος των μεγεθών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος II της οδηγίας πλαίσιο 70/156/ΕΟΚ τις αριθμητικές τιμές που πρέπει να τηρούνται, αλλά περιορίζεται στην παροχή των ορισμών. Είναι ευνόητο ότι στο εγγύς μέλλον θα γίνει ένα δεύτερο βήμα με το οποίο θα συνδυασθούν τα μεγέθη με αριθμητικές τιμές και θα υπάρξει ενοποίηση των βαρών και μεγεθών των οχημάτων εκτός της κατηγορίας M1 με σκοπό την έγκριση τύπου και όχι μόνο τη διεθνή κυκλοφορία.

2.2. Εντούτοις, για άλλα μεγέθη παρέχονται ακριβή αριθμητικά στοιχεία. Όπως για παράδειγμα:

α) η σχέση μεταξύ του βάρους του ρυμουλκούντος οχήματος και του βάρους του ρυμουλκουμένου οχήματος (σημείο 7.1)· η τιμή αυτή θα μπορούσε να συναχθεί επίσης έστω και κατ'έμμεσον τρόπο από την οδηγία 85/3/ΕΟΚ·

β) η σχέση ισχύος της μηχανής προς το μέγιστο φορτίο (σημείο 9): η τιμή αυτή καθορίστηκε όχι ως έναυσμα για την αύξηση ισχύος των κινητήρων, αλλά, αντιθέτως, για να καταστεί ασφαλέστερη η οδική μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων.

2.3. Τα όσα προηγούνται αποτελούν τα γενικά στοιχεία ανάγνωσης της πρότασης οδηγίας. Εντούτοις, εάν μελετηθεί λεπτομερέστερα, παρουσιάζει ορισμένες ανακρίβειες, ορισμένες υπερβάσεις των ορίων σε τομείς που δεν εμπίπτουν εντελώς στο πεδίο της καθώς και ορισμένους άχρηστους και επικίνδυνους πλεονασμούς, όπως η επανάληψη όλων των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με το σύστημα πνευματικής ανάρτησης και των ισοδυνάμων του που στο εξής, ορθά ή όχι, εμπίπτουν στο πεδίο της μελλοντικής οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. *Άρθρο 4*

Το άρθρο αυτό πρέπει να διατυπωθεί εκ νέου.

Πρόκειται, στην πραγματικότητα, για το συνηθισμένο πλέον άρθρο το οποίο περικόπτει τις εξουσίες της επιτροπής προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο και την μεταβάλλει έτσι από επιτροπή αρμόδια για την έκδοση κανονιστικών διατάξεων σε συμβουλευτική επιτροπή.

3.2. *Άρθρο 6, πρώτη περίπτωση*

Είναι απαραίτητο να διαγραφεί η λέξης «πλέον». Πράγματι, η εξεταζόμενη οδηγία είναι η πρώτη που θα εκδοθεί σχετικά με τα «βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων εκτός της κατηγορίας M1». Επισημαίνεται σχετικά ότι η λέξη «πλέον» χρησιμοποιείται όταν πρόκειται για μια οδηγία τροποποίησης μιας προηγούμενης οδηγίας.

([1]) ΕΕ αριθ. C 230 της 4. 9. 1991, σ. 46.
([2]) ΕΔΥΜ: Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών.

3.3. *Παράρτημα I*

3.3.1. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι είναι απαραίτητο ένα όχημα που είναι εξοπλισμένο με πνευματική ανάρτηση ή με ισοδύναμο σύστημα ανάρτησης να δύναται, κατόπιν αιτήσεως, να εγκρίνεται σύμφωνα με εναρμονισμένες προδιαγραφές και, συνεπώς, να μπορεί να λαμβάνει έγκριση τύπου ΕΟΚ και για τα χαρακτηριστικά αυτά. Αναγνωρίζεται, όμως, ότι είναι απαραίτητο οι τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την ισοδυναμία μεταξύ των μηχανικών και πνευματικών συστημάτων ανάρτησης να περιλαμβάνονται σε μια ενιαία οδηγία ΕΟΚ προκειμένου να αποφευχθούν επικίνδυνες παρεκκλίσεις από τα κείμενα.

3.3.2. Προς το παρόν, η πρόταση οδηγίας που αφορά κυρίως το θέμα αυτό φαίνεται να είναι η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ [έγγρ. COM(90) 486 τελικό][1], και, συνεπώς, θεωρείται σκόπιμο η εξεταζόμενη πρόταση οδηγίας να κάνει ρητή αναφορά σ'αυτή την πρόταση οδηγίας για την οποίαν υπενθυμίζεται ότι η ΟΚΕ είχε διατυπώσει παρατηρήσεις[2] τις οποίες ζητεί για μια ακόμη φορά να ληφθούν υπόψη.

3.3.3. Σημείο 10

Προτείνεται να τροποποιηθεί η διατύπωση του σημείου αυτού ως εξής:

«Προϋποθέσεις για τον καθορισμό, σε σχέση με τον κινητήριο άξονα, της ισοδυναμίας μεταξύ ενός συστήματος ανάρτησης και ενός συστήματος πνευματικής ανάρτησης».

3.3.4. Σημείο 10.1

Προτείνεται να τροποποιηθεί η διατύπωση του σημείου αυτού ως εξής:

«Στις περιπτώσεις που η εφαρμογή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας ενός κράτους μέλους προβλέπουν απαραιτήτως τον καθορισμό, σε σχέση με τον κινητήριο άξονα, της ισοδυναμίας μεταξύ ενός συστήματος ανάρτησης και ενός συστήματος πνευματικής ανάρτησης, ισχύουν οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παράρτημα III της οδηγίας ΕΟΚ ...»

3.3.5. Παράγραφος 10.2

3.3.5.1. Η διπλή ανάρτηση του κινητήριου άξονα, μολονότι σήμερα συνηθίζεται να χρησιμοποιείται περισσότερο, με την παράγραφο αυτή καθίσταται υποχρεωτική.

3.3.5.2. Αυτό είναι αρκετά λυπηρό για τους χρήστες γιατί εκ των προτέρων καταδικάζει την απλή ανάρτηση η οποία χρησιμοποιείται ολοένα και περισσότερο όσον αφορά τους φέροντες άξονες. Η απλή ανάρτηση είναι ουσιαστικά πιο οικονομική (μικρότερη κατανάλωση καυσίμων, ευκολία τοποθέτησης και συντήρησης ...) ενώ παράλληλα παρόμοια απόφαση θα διακόψει τις πρωτοβουλίες έρευνας για τη βελτίωση των αποδόσεων και την προσαρμογή της σ'αυτό τον τύπο άξονος.

3.3.5.3. Σημειώνεται, τέλος, ότι θέτει για τους κατασκευαστές το πρόβλημα του βοηθητικού τροχού που θα πρέπει να είναι διπλός εάν μόνο ο κινητήριος άξονας έχει διπλή ανάρτηση (συνεπώς διαφορετικές διαστάσεις από το φέροντα άξονα). Αυτό επιφέρει απώλεια όγκου/ωφέλιμου φορτίου ισοδύναμη με το συμπληρωματικό βοηθητικό τροχό και δυσχεραίνει το έργο των κατασκευαστών των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων.

3.3.6. Σημείο 5.2

3.3.6.1. Δεδομένου ότι όλες οι διαγραφές οι οποίες αφορούν τον υπολογισμό του βάρους των επιβατών, των αποσκευών, κλπ, εμπίπτουν στο πεδίο της μελλοντικής οδηγίας ΕΟΚ για τα οχήματα μεταφοράς επιβατών, που βρίσκεται σήμερα στο στάδιο μελέτης στην Επιτροπή, είναι απαραίτητο να διαγραφεί η δεύτερη και η τρίτη πρόταση του σημείου αυτού όπως έχει σήμερα.

3.3.6.2. Επισημαίνεται, επίσης, ότι οι προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στις προτάσεις αυτές δεν ευθυγραμμίζονται με τον κανονισμό αριθ. 36 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) που πρέπει να αποτελεί και τη βάση αναφοράς.

3.3.7. Σημείο 6.1.4

Δεδομένου:

— ότι η παρούσα πρόταση οδηγίας δεν αφορά την κυκλοφορία οχημάτων σε διεθνές επίπεδο αλλά μάλλον την έγκριση των οχημάτων αυτών σε εθνικό επίπεδο (πρόκειται για οδηγία έγκρισης και όχι κυκλοφορίας),

— ότι καμία από τις κοινοτικές οδηγίες που εκδόθηκαν έως σήμερα για την έγκριση των οχημάτων δεν αφορά το συνδυασμό των οχημάτων αλλά μάλλον μεμονωμένα οχήματα, δηλαδή ότι τα ρυμουλκά και ρυμουλκούμενα θεωρούνται χωριστές μονάδες,

— ότι όπως και να έχει είναι αδύνατο να μην αναγνωρισθεί ότι η προδιαγραφή που περιλαμβάνεται στο σημείο αυτό αποτελεί περιττό περιορισμό στο σχεδιασμό των οργάνων ζεύξεως μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου λαμβανομένων υπόψη των πρόσφατων προδιαγραφών σε ό,τι αφορά την απόσταση μεταξύ αυτών, που ορίστηκαν πρόσφατα από την οδηγία 91/60/ΕΟΚ[3] (0,35 μ),

η ΟΚΕ θεωρεί απαραίτητη τη διαγραφή του σημείου αυτού και ζητά την απάλειψη της ίδιας της προδιαγραφής από την οδηγία 85/3/ΕΟΚ.

3.3.8. Σημείο 7.2

3.3.8.1. Οι προϋποθέσεις που περιλαμβάνονται στην τελευταία πρόταση του σημείου αυτού δεν έχουν θέση στην παρούσα πρόταση διότι εμπίπτουν στο πεδίο της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ σχετικά με τις διατάξεις για την πέδηση στα πλαίσια των οποίων μελετώνται οι προδιαγραφές αυτές: η εν λόγω πρόταση πρέπει να διαγραφεί.

(1) ΕΕ αριθ. C 292 της 22. 11. 1990.
(2) ΕΕ αριθ. C 159 της 17. 6. 1991.
(3) ΕΕ αριθ. L 37 της 9. 2. 1991.

3.3.8.2. Υπενθυμίζεται ότι η ομάδα εισηγητών για το σύστημα πέδησης της ομάδας εργασίας 29 της ΟΕΕ/ΗΕ στη Γενεύη ασχολείται σήμερα ακριβώς με το ειδικό αυτό θέμα.

Βρυξέλλες, 18 Δεκεμβρίου 1991.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
François STAEDELIN

Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχοστάθμη και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα

(92/C 49/04)

Στις 7 Αυγούστου 1991, και σύμφωνα με το άρθρο 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάσθηκε τη γνωμοδότησή του στις 4 Δεκεμβρίου 1991 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Pearson.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή κατά τη 292η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 18ης Δεκεμβρίου 1991), υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως το μέλημα της Επιτροπής σχετικά με την περαιτέρω μείωση του θορύβου που προκαλεί η κυκλοφορία των οχημάτων με κινητήρα, της οποίας η συνεχής αύξηση επιδεινώνει την κατάσταση και, συνεπώς, επικροτεί τις προτάσεις με την επιφύλαξη των εξής παρατηρήσεων.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η τεχνική πρόοδος που έχει συντελεσθεί από την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία επιτρέπει ώστε προβλήματα όπως η ηχοστάθμη των κινητήρων, του κιβωτίου ταχυτήτων, των συστημάτων μετάδοσης και εξάτμισης, και ο θόρυβος από την αλληλεπίδραση των ελαστικών επί του οδοστρώματος, να θεωρούνται ως προβλήματα ίσης προτεραιότητας.

2.2. Στο άρθρο 4, η ΟΚΕ επισημαίνει ότι η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει, πριν από τις 31 Μαρτίου 1994, προτάσεις σχετικά με το θόρυβο που προκαλείται από την αλληλεπίδραση των ελαστικών επί του οδοστρώματος ενώ, παράλληλα, εκφράζει τη λύπη της για την τόσο μεγάλη καθυστέρηση. Περαιτέρω, η ΟΚΕ αναγνωρίζει τη σημασία που έχει το είδος του οδοστρώματος για το θόρυβο που προκαλείται από τα οχήματα και καλεί την Επιτροπή να επιληφθεί του εν λόγω θέματος το ταχύτερο δυνατό.

2.3. Οι περιορισμοί που προβλέπονται για την ελάχιστη αποδεκτή ηχοστάθμη των οχημάτων με κινητήρα θα πρέπει να εφαρμόζονται, επίσης, και στα δίτροχα και τα τρίτροχα οχήματα.

2.4. Χάρη στην προορατικότητα της Επιτροπής, και στη συνεργασία της βιομηχανίας αυτοκινήτων, πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια σημαντικότατες μειώσεις της ηχοστάθμης: οι προτεινόμενες μειώσεις είναι ήδη εφικτές για ορισμένους τύπους επιβατηγών αυτοκινήτων αλλά είναι μάλλον δύσκολο να γενικευθούν για όλους τους τύπους των οχημάτων. Ενόψει της επιδιωκόμενης λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, έχει σημασία να υπάρξει ενιαία εφαρμογή και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ).