II

(Voorbereidende besluiten)

ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen"

(1999/C 368/01)

De Raad heeft op 8 oktober 1999 besloten, overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling „Interne markt, productie en consumptie", die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 7 oktober 1999 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Barros Vale.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 367e zitting van 20 en 21 oktober 1999 (vergadering van 21 oktober 1999) het volgende advies uitgebracht, dat met 93 stemmen vóór en 3 stemmen tegen, bij 7 onthoudingen is goedgekeurd.

1. **Inleiding**

1.1. Het voorstel van de Commissie is vooral bedoeld om Richtllijn 92/61/EEG te actualiseren en te verduidelijken.

1.2. De voorgestelde wijzigingen behelzen meer dan een loutere aanpassing van de vorige Richtlijn aan de technische vooruitgang en rechtvaardigen als zodanig het voorstel.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1. De Commissie heeft het initiatief tot het voorstel tot wijziging van Richtlijn 92/61/EEG genomen, omdat is gebleken dat bepaalde voorschriften, vooral met betrekking tot de geldigheidsduur van nationale goedkeuringen, verduidelijkt moeten worden. Verder dient een aantal nieuwe voorschriften te worden toegevoegd, met name betreffende de nummering van goedkeuringscertificaten, ontheffingen voor restantvoorraden voertuigen en „nieuwe technologieën", naar het voorbeeld van de voorschriften die in de sector motorvoertuigen gelden.

2.2. Daarom wordt voorgesteld de vorige Richtlijn en de tijdens de goedkeuringsprocedure gebruikte documenten op een aantal punten te wijzigen.

2.3. Er moet weliswaar worden toegewerkt naar goedkeuringsprocedures waarbij overal dezelfde criteria aangelegd kunnen worden, maar de lidstaten beschikken nog niet allemaal over de juiste technische en administratieve infrastructuur om dergelijke procedures zo gedetailleerd en omvangrijk uit te voeren als de Commissie thans voorstelt. Een en ander heeft tot gevolg dat veel producenten hun toevlucht moeten nemen tot vergunningverlenende instanties die in derde landen zijn gevestigd, wat langer duurt, meer inspanningen vergt en hogere kosten met zich meebrengt. In de praktijk leidt dit tot scheefgetrokken concurrentieverhoudingen. Daarom moet de Commissie er bij de lidstaten op aandringen om elk hun eigen vergunningverlenende instanties op te zetten.

3. **Bijzondere opmerkingen**

3.1. Het Comité is ingenomen met het Commissievoorstel om de kaderrichtlijn betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen te verbeteren. Dit zal leiden tot uniformere voorschriften en aldus tot een grotere harmonisatie van het geheel.

3.2. De Commissie heeft er goed aan gedaan om tijdens de uitwerking van het voorstel met een aantal representatieve partijen uit de sector te overleggen.

3.3. Gezien de voordelen voor o.a. het milieu van een nieuw soort voertuigen met trapondersteuning voorzien van een elektrische motor is het Comité van mening dat het laatste streepje van artikel 1, lid 1, sub a) van het voorstel voor een richtlijn door de volgende tekst moet worden vervangen:

— rijwielen met trapondersteuning voorzien van een elektrische hulpmotor waarvan de aandrijfkracht met toenemende snelheid van het voertuig vermindert en bij een snelheid van 35 km/u wordt onderbroken, en die niet uitsluitend door de hulpmotor kunnen worden aangedreven.

3.4. Om ervoor te zorgen dat de sector zich met al zijn hieronder vermelde speciale kenmerken en beperkingen kan ontwikkelen en zich kan aanpassen aan de voortdurend veranderende markt, zou het aantal voertuigen voor kleine series van 200 tot 300 verhoogd moeten worden. Op die manier krijgen de fabrikanten consistentere, betrouwbaardere feedback en kunnen zij zich beter weren op de markt. Tegelijkertijd kan zo voor de nagestreefde marktdynamiek worden gezorgd.

3.5. Het Comité is het inhoudelijk eens met alinea a) van Bijlage VIII (betreffende restantvoorraden van voertuigen) bij het richtlijnvoorstel, maar vindt wel dat de formulering hiervan beter en duidelijker kan, zodat er maar één interpretatie mogelijk is.

3.6. Hoewel de sector in kwestie en bijvoorbeeld de automobielsector qua middelen of omvang verschillen en hoewel enige harmonisering en verduidelijking inderdaad geboden zijn, vraagt het Comité zich af de Richtlijn echt zo gedetailleerd en streng moet zijn en, als gevolg hiervan, zo inflexibel wat de vervanging van bepaalde onderdelen betreft.

3.6.1. Het Comité stelt dan ook voor om na te gaan of een procedure mogelijk is waarbij de fabrikant of de persoon die de certificaten van overeenstemming mag tekenen een bepaalde verantwoordelijkheid krijgt, zodat geringe veranderingen aan goedgekeurde voertuigen acceptabel zijn zonder dat daarna een nieuwe goedkeuring nodig is. Deze veranderingen mogen echter geen negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of voor de onderdelen hiervan.

4. **Conclusie**

4.1. Het Comité is ingenomen met het initiatief en de inspanningen van de Commissie om de in de lidstaten gehanteerde methoden en procedures te harmoniseren en zo de Unie-gedachte werkelijk inhoud te geven.

4.2. Het Comité stemt in grote lijnen in met de voorgestelde wijzigingen en toevoegingen. Wel zou de Commissie rekening moeten houden met bovenstaande suggesties en haar voorstel op een aantal punten moeten aanpassen of uitbreiden.

Brussel, 21 oktober 1999.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

B. RANGONI MACHIAVELLI