II

(Förberedande rättsakter)

EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon”

(1999/C 368/01)

Den 8 oktober 1999 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som fick uppdraget att förbereda ärendet, antog sitt yttrande den 7 oktober 1999. Föredragande var Paulo Barros Vale.

Vid sin 367:e plenarsession den 20–21 oktober 1999 (sammanträdet den 21 oktober) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 93 röster för, 3 emot och 7 nedlagda röster.

1. **Inledning**

1.1. Direktivförslaget om ändring av direktiv 92/61/EEG syftar i huvudsak till att aktualisera och förtydliga detta.

1.2. Förslaget är befogat med tanke på de föreslagna ändringarnas karaktär, vilka omfattar mer än en enkel anpassning av det gamla direktivet till de tekniska framstegen.

2. **Allmänna kommentarer**

2.1. Utgångspunkten för det aktuella förslaget om ändring av direktiv 92/61/EEG är att man vill klargöra några av föreskrifterna i direktivet, särskilt i fråga om giltighetstid för nationella typgodkännanden, och lägga till nya föreskrifter, i synnerhet när det gäller numrering av typgodkännanden, undantag för slutseriefordon och de ”nya teknologierna”, i likhet med de föreskrifter som redan gäller andra motorfordon.

2.2. Därför har man utformat en serie förslag till ändringar av direktivet och de dokument som åtföljer hela typgodkännandeförfarandet.

2.3. Kommittén anser att det är nödvändigt att utveckla system för typgodkännande med enhetliga kriterier, men alla medlemsstater besitter ännu inte de tekniska och administrativa infrastrukturer som krävs för att kunna genomföra så detaljerade och omfattande typgodkännande-förfaranden som nämns i direktivförslaget. Många producenter måste därför utnyttja typgod-kännandeorgan i tredje land, med den påföljden att tidsåtgången, arbetsinsatsen och kostnaderna ökar. Detta kommer i praktiken att leda till en snedvridning av konkurrensen och kommissionen måste uppmana medlemsstaterna att inrätta sina egna strukturer för typgodkännande.

3. **Särskilda kommentarer**

3.1. Kommittén ser positivt på kommissionens förslag att förbättra ramdirektivet om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Syftet med förslaget är att uppnå en ökad harmonisering av hela systemet genom att införa mer enhetliga föreskrifter.

3.2. Kommittén välkomnar dessutom kommissionens beslut att rådfråga olika referensorgan och representanter för sektorn när det gäller utarbetandet av det aktuella förslaget.

3.3. Med hänsyn till alla miljöfördelar och andra fördelar som följer av en ny typindelning för trampfordon med elektriska hjälpmotorer anser kommittén att man bör ersätta den sista strecksatsen i artikel 1.1 a i förslaget till direktiv med följande text:

— Pedalassisterade cyklar som är utrustade med en elektrisk hjälpmotor med en maksimal effekt på högst 0,25 Kilowatt, där pedalassistansen minskar gradvis när fordonets hastighet ökar och upphör vid 35 km/h, och som inte kan drivas enbart med denna motor.

3.4. Kommittén föreslår att det antal fordon som definieras som små serier skall ökas från 200 till 300, dels med tanke på nedanstående särskilda karaktäristika och begränsningar, och dels med tanke på att sektorn skall kunna utvecklas och anpassas till de ständiga förändringarna på marknaden. Syftet är att producenterna skall kunna agera mer effektivt på marknaden genom mer konsekvent och tillförlitlig ”feedback” och samtidigt kunna ge sektorn eftersträvad dynamik.

3.5. Kommittén samtycker till definitionen under punkt a i bilaga VIII till direktivförslaget som rör slutseriefordon, men anser att punkten skall formuleras klarare för att tolkningsproblem skall undvikas.

3.6. Denna sektor har särskilda karaktäristika och skiljer sig från t.ex. bilsektorn när det gäller medel, resurser och storlek, och därför anser kommittén att direktivförslaget – bortsett från de förfaranden som avses harmonisera och klargöra reglerna – kanske är onödigt detaljerat och att kraven är för stränga, vilken ofrånkomligen leder till en alltför liten flexibilitet när det gäller ersättning av vissa komponenter.

3.6.1. Dessutom föreslår kommittén att man undersöker en ansvarsmekanism för producenter och/eller de personer som har befogenhet att underteckna intyg om överensstämmelse så att små ändringar av redan typgodkända fordon kan accepteras utan att ett nytt typgodkännandeförfarande behöver genomföras, eftersom ett sådant inte skulle ha någon effekt vare sig på säkerheten eller på fordonens utförande.

4. **Slutsatser**

4.1. Kommittén välkomnar än en gång initiativet och det arbete som kommissionen lagt ned med avseende på att harmonisera metoder och förfaranden samt att göra dem mer enhetliga i de olika medlemsstaterna till förmån för en verklig europeisk union.

4.2. Dessutom ser kommittén på det hela taget positivt på ändringarna och tilläggen till direktivförslaget, förutsatt att kommissionen beaktar kommitténs förslag och genomför nödvändiga ändringar och tillägg i det ursprungliga dokumentet.

Bryssel den 21 oktober 1999.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI