

2.7. Endelig opfordrer ØSU Kommissionen til at underrette det om vigtige erfaringer, der indhøstes i forbindelse med anvendelsen af konventionen.

Bryssel, den 23. september 1992.

Michael GEUENICH

*Formand for*

*Det økonomiske og sociale Udvalg*

**Udtalelse om:**

- Kommissionens forslag til Rådets forordning (EØF) om bremses for to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(1)</sup>,
- Kommissionens forslag til Rådets forordning (EØF) om konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(2)</sup>, og
- Kommissionens forslag til Rådets forordning (EØF) om montering af lygter og lyssignaler på to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(3)</sup>

(92/C 313/03)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 11. marts 1992 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til ØSU's sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede Edoardo Bagliano til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. juli 1992.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 299. plenarforsamling af 23.-24. september 1992, mødet den 23. september 1992, enstemmigt følgende udtalelse.

**1. Generelle bemærkninger**

1.1. ØSU bifalder disse første forordninger om anvendelse af rammeordningen vedrørende proceduren for standardtypegodkendelse for to- og trehjulede motorkøretøjer.

1.2. ØSU understreger, at ud over kravet om harmonisering af procedurer og tekniske standarder, som er en forudsætning for at gennemføre et effektivt indre marked, er det primære mål med disse bestemmelser at øge trafikikkerheden.

1.3. Med hensyn til diskussionen om, hvilket juridisk instrument der er det bedst egnede, mener ØSU netop på baggrund af disse reglers høje prioritering, at forordningen er den mest passende juridiske form.

1.3.1. Som bekendt er en forordning »bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver Medlemsstat« (art. 189 i Traktaten), og netop de meget detaljerede forskrifter i disse gennemførelsesbestemmelser til rammeordningen gør Kommissionens valg berettiget; dermed kan man ikke blot undgå en forskellig gennemførelsestakt, men også uoverensstemmelser med hensyn

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 93 af 13. 4. 1992, s. 24.

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 93 af 13. 4. 1992, s. 116.

<sup>(3)</sup> EFT nr. C 93 af 13. 4. 1992, s. 39.

til form og midler til at opfylde målet, hvilket direktivet ikke ville kunne hindre.

1.4. Nedsættelsen af et udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som udelukkende skal have rådgivende karakter, vækker betydelig bekymring i de berørte kredse (ikke kun blandt fabrikanterne), der kræver mulighed for en mere effektiv og aktiv deltagelse. Navnlig bør udvalget omfatte alle de foreninger og organisationer (forbrugere og brugere), hvis mål blandt andet er at styrke trafikikkerheden på alle niveauer, således at udvalget bliver beriget med alle de nyttige erfaringer, der er til rådighed.

1.5. Det forhold, at der ikke indføres nogen sanktioner, virker også uforståeligt, selvom der er tale om forordninger af overvejende teknisk karakter. Man må i særdeleshed sørge for, at reglerne anvendes ensartet i hele EF, og at eventuelle sanktioner fastsættes på et sammenligneligt niveau.

1.5.1. I denne forbindelse ser ØSU f.eks. positivt på Kommissionens planer om at foreslå en »ad hoc«-forordning vedrørende foranstaltninger mod ændringer ikke kun af knallerter, men også — som ØSU anbefaler — motorcyklers motorvolumen, selvom dette naturligvis ikke dækker alle muligheder for overtrædelse af bestemmelserne.

1.6. Under alle omstændigheder — også under hensyntagen til bemærkningerne i den forudgående udtalelse — anbefaler ØSU principielt, at der åbnes mulighed for undtagelsesbestemmelser fra forskrifterne i disse tekniske forordninger, for så vidt angår knallerter med ringe motorkraft, det vil sige knallerter udstyret med pedaler, som har en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 25 km/h og en motor, hvis effekt ikke overstiger 1,5 KW. Naturligvis forudsat at der ikke på nogen måde slækkes på sikkerhedskravet, som går forud for alt andet.

## 2. Forslag til Rådets forordning om bremser

2.1. ØSU er enig i denne forordnings retningslinjer og støtter Kommissionen i dens bestræbelse på at opnå en ensartet teknisk regulering både af hensyn til brugerne og en stadig større trafikikkerhed.

## 3. Forslag til Rådets forordning om maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt

3.1. ØSU tilslutter sig, at nettoeffekten for motorer begrænses til 74 KW for alle to- og trehjulede køretøjer.

3.1.1. Det skal dog bemærkes, at en sådan effekt svarer til 100 hestekræfter, det vil sige en maksimalhastighed på 200-250 km/h, hvilket ligger over de forsvarlige grænser.

3.1.2. ØSU er enig i, at en sådan begrænsning er nødvendig af sikkerhedsmæssige grunde — vel vidende, at begrænsningerne i nogle medlemsstater kun har karakter af henstillinger til producenterne.

3.2. Hvad knallerter med pedaler angår, bør der indføres specifikke forskrifter om måling af effekten, når køretøjet er pedaldrevet, dvs. motoren er frakoblet.

## 4. Forslag til Rådets forordning om montering af lygter og lyssignaler

4.1. Selvom ØSU gentager sin opfordring til at forenkle forskrifterne, støtter det — under hensyntagen til de ufravigelige sikkerhedskrav — denne forordning, der er meget detaljeret, men også meget klar og relevant.

4.2. ØSU har overvejet, om det ville være hensigtsmæssigt også at gøre monteringen af retningsviserblinklygter obligatorisk for knallerter. ØSU anbefaler derfor i sin stadige stræben efter at opnå størst mulig sikkerhed for brugerne, offentligheden og trafikken i almindelighed, at Kommissionen overvejer denne mulighed, dog under hensyntagen til de dermed forbundne omkostninger, der bør være meget begrænsede.

4.3. Nummerpladelygten, der er obligatorisk for motorcykler, bør efter ØSU's mening af sikkerhedsmæssige grunde også være obligatorisk for knallerter i de lande, hvor nummerplade er påbudt.

Bryssel, den 23. september 1992.

Michael GEUENICH

*Formand for*

*Det økonomiske og sociale Udvalg*

**BILAG****til Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse****Bemærkninger til forslag til Rådets forordning om montering af lygter og lyssignaler****[KOM(91) 498 endelig udg. af 26. februar 1992]****— Bilag I, afsnit B:**

Punkt 8 bør have følgende ordlyd:

»8. Hvis ikke andet foreskrives, må ingen lygte være blinklygte, med undtagelse af retningsviser- og havariblinklygter.«

**— Bilag I, afsnit B, punkt 10:**

Da nogle af de nævnte lys og anordninger ikke er obligatoriske for visse typer motorkøretøjer, herunder især knallerter, bør denne forskrift kun gælde, når de nævnte lys og anordninger er monteret.

**— Bilag I, afsnit B, punkt 11:**

Denne forskrift bør ligeledes kun gælde, hvis de anførte lys er monteret.

Ifølge ECE-regulativ<sup>(1)</sup> nr. 3.02, som blev ændret sidste gang den 1. juli 1985, skal de i følgende punkter nævnte refleksanordninger være af klasse I A: bilag II, punkt 6.8.1; bilag III, punkt 6.7.1; bilag IV, punkt 6.11.1 og 6.12.1; bilag V, punkt 6.11.1 og 6.12.1 samt bilag VI, punkt 6.12.1.

I dag kræves der i de fleste medlemsstater refleksanordninger af denne klasse, hvis lysintensitetskoefficient er større end dem af klasse I i henhold til direktiv 76/757/EØF, som Kommissionen under alle omstændigheder ønsker at tilpasse til ECE-regulativet.

**— Bilag II og III:**

For tohjulede knallerter (bilag II) og trehjulede knallerter (bilag III) er det ikke præciseret, af hvilken klasse de bagudvendende refleksanordninger skal være; ifølge ECE-regulativ nr. 3.02 skal de være af klasse I A.

---

<sup>(1)</sup> FN's økonomiske kommission for Europa.