

2.7. Tenslotte wenst het Comité steeds door de Commissie op de hoogte te worden gehouden van belangrij-

ke ervaringen die bij de uitvoering van het Verdrag worden opgedaan.

Gedaan te Brussel, 23 september 1992.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Michael GEUENICH

Advies over:

- het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende de remming van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽¹⁾,
- het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen van motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽²⁾, en
- het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende de installatie van de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen op motorvoertuigen op twee of drie wielen ⁽³⁾

(92/C 313/03)

De Raad heeft op 11 maart 1992 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de voornoemde voorstellen.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 8 juli 1992 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Bagliano.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 299e Zitting (vergadering van 23 september 1992) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Comité stemt in met deze eerste verordeningvoorstellen ter uitvoering van de „kaderverordening” inzake de procedure voor typegoedkeuring van motorvoertuigen op twee of drie wielen.

1.2. Het Comité wijst er met name op dat de veiligheid van personen en van het verkeer in deze verordeningen voorop staat. Daarnaast wordt hiermee beoogd te komen tot de voor de verwezenlijking van een echte interne markt vereiste harmonisatie van procedures en technische normen.

1.3. Gezien de lopende discussie over de meest geschikte rechtsvorm waarin de voor bedoelde typegoedkeuring benodigde wetsvoorschriften moeten worden gegoten, is het Comité met het oog op de dringende behoefte aan die voorschriften voorstander van een verordening.

Zoals bekend, is een verordening „rechtstreeks toepasbaar in elke lid-staat” en „verbindend in al haar onderdelen” (art. 189 van het EEG-Verdrag). De Commissie heeft terecht voor deze rechtsvorm gekozen gezien de grote precisie waarmee de voor de regelingen ter uitvoering van de „kaderverordening” geldende technische voorschriften moeten worden uitgewerkt. Zo kan worden voorkomen dat deze voorschriften op verschillende tijdstippen in werking treden en dat de door de lidstaten (die in het geval van een richtlijn alleen aan het „te bereiken resultaat” zijn gebonden) gekozen „vorm”

⁽¹⁾ PB nr. C 93 van 13. 4. 1992, blz. 24.

⁽²⁾ PB nr. C 93 van 13. 4. 1992, blz. 116.

⁽³⁾ PB nr. C 93 van 13. 4. 1992, blz. 39.

en „middelen” voor de uitvoering ervan, verschillen vertonen.

1.4. Het voorstel van de Commissie om voor de aanpassing van de verordeningen aan de technische vooruitgang een comité op te richten met uitsluitend een adviesfunctie, is bij de betrokken kringen — en niet alleen bij de fabrikanten — op grote weerstand gestuit. Hun voorkeur gaat uit naar een comité waarin zij op doeltreffende wijze deel hebben aan de besluitvorming en zelf voorstellen kunnen doen. Bovendien zouden in dat comité met name vertegenwoordigers van consumenten/ gebruikersverenigingen en organisaties waarvan veiligheid in het verkeer een oogmerk is, zitting moeten hebben. Zo kan het putten uit de ervaring die door die verenigingen/organisaties is opgedaan.

1.5. Alhoewel het hier gaat om verordeningen die hoofdzakelijk technische bepalingen bevatten, baart het ontbreken van sanctiemogelijkheden toch ook zorg. Het is met name van belang dat de voorschriften overal in de Gemeenschap op gelijke wijze worden toegepast en dat sancties, wanneer voorhanden, vergelijkbaar zijn.

1.5.1. Het Comité staat bijvoorbeeld achter het voorstellen van de Commissie om een ad hoc-verordening uit te vaardigen waardoor het mogelijk wordt op te treden tegen het manipuleren van brom- en (volgens het advies van het Comité) motorfietsen, ook al beseft het dat een dergelijke verordening uiteraard geen oplossing biedt voor alle denkbare overtredingen.

1.6. In navolging van zijn vorige advies beveelt het Comité aan, voor bromfietsen met een gering vermogen (d.w.z. met pedalen uitgeruste bromfietsen die een maximumsnelheid van 25 km/h of minder en een motorvermogen van niet meer dan 1,5 kW hebben) in beginsel uitzonderingen op de bepalingen van deze verordeningen mogelijk te maken. Uiteraard mag een en ander nooit ten koste gaan van het hoofddoel van deze regeling, nl. veiligheid.

2. Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de remming van motorvoertuigen op twee of drie wielen

2.1. Het Comité staat achter de inhoud van deze ontwerp-verordening en juicht het streven van de Commissie naar invoering van uniforme technische voorschriften op dit gebied toe. Dat laatste is in het belang van de gebruikers en komt de verkeersveiligheid ten goede.

3. Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen van motorvoertuigen op twee of drie wielen

3.1. Het Comité is voorstander van een algemene beperking van het netto-maximumvermogen van motoren van motorvoertuigen op twee of drie wielen tot 74 kW.

3.1.1. Het Comité beseft daarbij wel dat een dergelijk vermogen overeenkomt met 100 PK en een bijbehorende maximumsnelheid van 200 à 250 km/h, waarbij de grenzen van het redelijke in feite worden overschreden.

3.1.2. Het Comité ziet in dat deze beperking om veiligheidsredenen noodzakelijk is (overigens bestaan hiervoor in een aantal lid-staten alleen aanbevelingen m.b.t. de produktie).

3.2. Het Comité is verder van oordeel dat er specifieke voorschriften moeten komen voor met pedalen uitgeruste bromfietsen i.v.m. het meten van het vermogen op deze pedalen bij uitgezette motor.

4. Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de installatie van de verlichtings- en lichtsignaal-inrichtingen op motorvoertuigen op twee of drie wielen

4.1. Zonder af te doen aan zijn aanbeveling om eenvoudige voorschriften uit te vaardigen, kan het Comité met dit voorstel — dat wel erg gedetailleerd, maar desondanks duidelijk en functioneel is — instemmen. Ook hier moet echter de noodzaak van veiligheid steeds de doorslag geven.

4.2. Het Comité heeft zich beraden over de vraag of richtingaanwijzers ook voor bromfietsen verplicht worden gesteld. Aangezien de veiligheid van gebruikers, verkeersdeelnemers en het verkeer zelf bij het Comité vooropstaat, beveelt het de Commissie aan, die mogelijkheid in overweging te nemen. Wel moet daarbij eveneens worden gekeken naar de gevolgen daarvan voor de kosten, die heel laag moeten worden gehouden.

4.3. Het Comité is er bovendien voorstander van dat verlichting van de achterplaat, zoals die bij motorfietsen verplicht is, in lid-staten waar die plaat zelf een wettelijke verplichting is, ook voor bromfietsen verplicht moet worden gesteld. Ook hier is de drijfveer, het streven naar een zo groot mogelijke veiligheid.

Gedaan te Brussel, 23 september 1992.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Michael GEUENICH

BIJLAGE

Memo inzake het voorstel van de Commissie van 26 februari 1992 voor een verordening van de Raad betreffende de installatie van de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen op motorvoertuigen op twee of drie wielen [COM(91) 498 def.]

Bijlage I

— De tekst van B.8 zou als volgt moeten luiden:

„Behoudens bijzonder voorschrift mag geen enkel licht knipperen, behalve de richtingaanwijzers en het waarschuwingsknipperlicht.”

— Een aantal van de in punt B.10 opgesomde lichten en verlichtingsapparaten zijn facultatief voor motorvoertuigen, en zeker voor alle bromfietsen; daarom zou dit voorschrift alleen van kracht moeten zijn als genoemde lichten of verlichtingsapparatuur op het desbetreffende voertuig zijn aangebracht.

— Hetzelfde voorbehoud als bij punt B. 10 zou moeten worden gemaakt bij punt B.11.

Overige Bijlagen

— In de punten 6.8.1 van Bijlage II, 6.7.1 van Bijlage III, 6.11.1 en 6.12.1 van Bijlage IV, 6.11.1 en 6.12.1 van Bijlage V, 6.12.1 van Bijlage VI moet de bij de genoemde reflectoren aangegeven categorie, nl. Klasse I (volgens Richtlijn 76/757/EEG) worden veranderd in Klasse 1A [volgens ECE⁽¹⁾-reglement nr. 3.02 dat voor het laatst op 1 juli 1985 is gewijzigd].

De reden daarvoor is dat in de meeste lid-staten het gebruik van reflectoren van Klasse 1A — waarvan de reflectiefactor hoger is dan bij de reflectoren van Klasse I van Richtlijn 76/757/EEG (die de Commissie toch zal gaan aanpassen aan de ECE-reglementen) — momenteel verplicht is.

— In Bijlage II is voor bromfietsen op twee wielen en in Bijlage III voor bromfietsen met drie wielen niet aangegeven van welke categorie de achterop aangebrachte reflectoren moeten zijn. Deze zijn in de tekst in te delen in klasse 1A van ECE-reglement nr. 3.02.

⁽¹⁾ Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.