

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs

(88/C 208/16)

Der Rat beschloß am 1. Juni 1988, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

In Anbetracht der vom Rat gesetzten Frist, derzufolge der Ausschuß seine Stellungnahme auf der Plenartagung im Juni 1988 abgeben muß, wurde Herr Perrin-Pelletier beauftragt, als Hauptberichterstatler den Entwurf einer Stellungnahme zu diesem Vorschlag auszuarbeiten, der in den Zuständigkeitsbereich der Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel fällt.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 256. Plenartagung am 1., 2. und 3. Juni 1988 (Sitzung vom 2. Juni) mit großer Mehrheit, bei 2 Gegenstimmen und 12 Stimmenthaltungen, folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. In der Richtlinie 85/3/EWG vom 19. Dezember 1984⁽¹⁾ sind die Vorschriften bezüglich der Gewichte, der Abmessungen und bestimmter anderer technischer Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs, im wesentlichen von Fahrzeugkombinationen, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, festgelegt. Bei diesen Fahrzeugkombinationen für den Güterkraftverkehr handelt es sich um Lastzüge bzw. um Sattelkraftfahrzeuge mit fünf oder sechs Achsen. In der Richtlinie 86/360/EWG vom 24. Juli 1986⁽²⁾ ist die zulässige Achslast für diese Fahrzeuge auf 11,5 t beschränkt.

1.1.1. So kann durch kohärente Normen, die für die überwiegende Mehrheit der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge gelten, im Rahmen des vorgesehenen Anwendungszeitplans ein Gleichgewicht hergestellt werden zwischen dem rationellen und wirtschaftlichen Einsatz dieser Nutzfahrzeuge und den mit der Unterhaltung der Infrastruktur und der Straßenverkehrssicherheit verbundenen Erfordernissen.

1.1.2. Es ist aber anzumerken, daß in jedem Land ein großer Teil des Verkehrs mit zweiachsigen Fahrzeugen abgewickelt wird, und daß ein geringer, aber nicht zu vernachlässigender Teil dieser Fahrzeuge im internationalen oder grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird. Die mit dem vorliegenden Vorschlag angestrebte Festlegung von Normen für diese zweiachsigen Fahrzeuge ist daher eine notwendige Ergänzung zu den Richtlinien 85/3/EWG und 86/360/EWG.

1.2. Darüber hinaus fügt sich der vorliegende Vorschlag sowohl was die Grenzwerte als auch den Zeitplan für seine Anwendung anbelangt in den durch die beiden bestehenden Richtlinien vorgegebenen Rahmen ein. Diese Richtlinien wurden mit ihren Terminen und Ausnahmeregelungen von den Mitgliedstaaten angenommen.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Stellungnahme zu dem Vorschlag insgesamt

2.1.1. Der Ausschuß ist sich darüber klar, daß verschiedene Lösungen genauer auf die spezifischen Verhältnisse in bestimmten Ländern zugeschnitten werden könnten, räumt aber ein, daß diese Lösungen dann nicht auf alle Mitgliedstaaten anwendbar wären. Er befürwortet daher den Vorschlag der Kommission, der seines Erachtens in völligem Einklang mit den vorherigen Richtlinien⁽³⁾ steht und mit den großen wirtschaftlichen, sozialen und technischen Erfordernissen vereinbar ist, auf die diese Richtlinien zurückzuführen sind.

2.2. Kohärenz mit nationalen Richtlinien und Vorschriften

2.2.1. Das zulässige Gewicht zweiachsiger Einzelfahrzeuge (18 t) ist ein Mittelweg zwischen den in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Grenzwerten, die zwischen 16 und 19 t liegen. Der auf den 1. Januar 1990 festgelegte Termin für die Anwendung der Richtlinie ermöglicht für den grenzüberschreitenden Verkehr eine schrittweise Anpassung und läßt gleichzeitig große Freiheit für die innerstaatlichen Beförderungen. Der Grenzwert von 18 t ist folgerichtig auf den Wert für zweiachsige Anhänger abgestimmt. Fahrzeuge, die ggf. mit Anhängerkupplungen ausgestattet werden, können zu Lastzügen zusammengestellt werden, die in allen Punkten der Richtlinie 85/3/EWG entsprechen.

2.2.2. Die zulässige Antriebsachslast von 11,5 t deckt sich mit dem in der Richtlinie 86/360/EWG festgelegten Wert. Es handelt sich dabei um den bestmöglichen Kompromiß, bei dem alle Kriterien für Konzeption und Nutzung der Fahrzeuge in Einklang gebracht werden können.

2.2.3. Das Stichdatum, ab dem der Grenzwert von 11,5 t vorgeschrieben ist, entspricht dem der Richtlinie 86/360/EWG und schafft keine neuen Sachzwänge für die Industrie oder andere betroffene Stellen, die sich dieser Vorschrift anpassen müssen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 2 vom 3. 1. 1985, S. 14.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 217 vom 5. 8. 1986, S. 19.

⁽³⁾ Siehe Stellungnahmen des Ausschusses zu diesen Richtlinien: Stellungnahme vom 27. Januar 1972 (AbI. Nr. C 61 vom 10. 6. 1972, S. 5); Stellungnahme vom 31. Januar 1980 (AbI. Nr. C 113 vom 7. 5. 1980, S. 14).

2.3. *Wirtschaftliche und technische Aspekte*

2.3.1. Obwohl auch höhere Grenzwerte zu rechtfertigen wären, bieten die Werte von 18 bzw. 11,5 t die Möglichkeit, in jeder Hinsicht zufriedenstellende Fahrzeuge zu bauen, namentlich in bezug auf die Gesteungskosten und die Sicherheit, die sich aus der Verteilung des Gewichts auf die beiden Achsen ergibt.

2.3.2. Ausgehend von den gleichen Basisfahrzeugen können ohne größere Veränderungen die Versionen Träger-Einzelfahrzeug oder Träger-Zugfahrzeug hergestellt werden.

2.3.3. In den Ländern, in denen die Grenzwerte bisher niedriger waren (Deutschland, Irland, Vereinigtes Königreich) wird insofern, als es sich bei den betreffenden Fahrzeugen um Fahrzeuge moderner Konzeption handelt, eine Auswirkung der neuen Grenzwerte auf die Abnutzung der Straßen nicht feststellbar sein.

2.3.4. Abgesehen von den Fällen, in denen die neuen Grenzwerte zu einer Erhöhung der Nutzlast führen, könnte die Kommission versuchen, die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Verkehrsunternehmer aus den Ländern zu beziffern, die höhere Grenzwerte zulassen (Belgien, Griechenland, Spanien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Portugal; Dänemark und Italien lassen einen Grenzwert von 18 t zu).

2.4. *Sicherheit, soziale Aspekte und Umwelt*

2.4.1. In Ermangelung objektiver Beurteilungskriterien kann wohl davon ausgegangen werden, daß die Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Verkehr und die Straßenverkehrssicherheit alles in allem neutral sein werden. Dasselbe gilt in Anbetracht der Art der mit den betroffenen Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen auch für die sozialen Aspekte.

Geschehen zu Brüssel am 3. Juni 1988.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Alfons MARGOT

Stellungnahme zum vierten Abkommen zwischen den Staaten in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean (AKP) und der EWG

(88/C 208/17)

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß beschloß am 23. Februar 1988 gemäß Artikel 20 Absatz 4 der Geschäftsordnung, eine Stellungnahme zu den vierten Abkommen zwischen den Staaten in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean (AKP) und der EWG zu erarbeiten.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Außenbeziehungen nahm ihre Stellungnahme am 20. Mai 1988 an. Berichterstatter war Herr Delhomenie.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 256. Plenartagung (Sitzung vom 3. Juni 1988) mehrheitlich, bei 2 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen, folgende Stellungnahme.

1. **Einleitung**

1.1. Mit dieser Stellungnahme zur Zusammenarbeit zwischen den AKP-Staaten und der Gemeinschaft möchte der Wirtschafts- und Sozialausschuß erneut bekräftigen, daß er dem Inhalt und der Durchführung des Abkommens größte Bedeutung beimißt.

1.2. Die Lage der meisten AKP-Staaten verschlechtert sich weiterhin. Das Verschuldungsproblem, die sinkenden Rohstoffpreise, die internationale Währungsinstabilität, die niedrigen Wachstumsraten des Pro-

Kopf-Einkommens in den AKP-Staaten und weltweit haben in zahlreichen AKP-Staaten zu einer wirtschaftlichen und sozialen Krisensituation geführt, die angesichts der ungünstigen kurz- und mittelfristigen Perspektiven andauern wird. Außerdem werden sich die Erschöpfung der Rohstoffquellen und das anhaltende Bevölkerungswachstum langfristig negativ auf die Entwicklung auswirken.

1.3. Das nächste Abkommen sollte dieser Entwicklung Rechnung tragen und entsprechende Maßnahmen sowie ausreichende finanzielle Mittel vorsehen, um die