

Færdselsstyrelsen

Bilteknisk Afdeling

Dato: 23. november 2006

J. nr.: FS 712-000003

Dep. j.nr.: 459-2

Grundnotat om forslag til Europa-parlamentets og Rådets direktiv om eftermontering af spejle på tunge lastbiler, som er indregistreret i Fællesskabet KOM(2006) 570 endelig

Revision 1 inklusive høringssvar.

Grundnotatet er parallelfremsendt til Folketinget Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Formålet med forslaget er at forbedre trafiksikkerheden, navnlig for bløde trafikanter, ved at reducere de blinde vinkler på højre side af lastbiler.

Der er allerede vedtaget et obligatorisk EU-direktiv, der fra 2006/2007 kræver gode spejle på nye lastbiler, men der vil gå lang tid, før alle de ibrugværende lastbiler i EU er skiftet ud med nye, der er udstyret med spejle efter de skærpede regler. Kommissionen foreslår derfor, at der for ibrugværende lastbiler stilles samme krav til udsynet til højre for lastbilen, som der stilles til nye lastbiler.

Direktivforslaget er inspireret af, at man i Holland, Belgien og Danmark har stillet skærpede krav til ibrugværende lastbilers spejle for at reducere de blinde vinkler. Forslaget indeholder derfor en undtagelsesbestemmelse for lastbiler, der allerede opfylder nationale bestemmelser i et af medlemslandene, og som svarer til bestemmelserne i forslaget. Denne undtagelse bevirker, at forslaget ikke vil kræve ændring af de danske regler om spejle på lastbiler.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 5. oktober 2006. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig 71(1)(c), og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet). Forslaget foreligger i dansk sprogversion. Europa-Parlamentet skal i henhold til artikel 251 udtale sig om forslaget. Det vides endnu ikke, hvornår Europa-Parlamentet vil afslutte dets 1. læsning.

Forslagets hovedelementer er følgende:

- Lastbiler med tilladt totalvægt over 3,5 tons kræves udstyret med vidvinkel- og nærzonespejle i højre side, der opfylder kravene i EU-direktiv 2003/97 ("spejldirektivet").
- Lastbiler, der er indregistreret for første gang i mere end 10 år inden fristen for implementering af direktivet i medlemslandene, er undtaget fra direktivet.
- Lastbiler, der var omfattet af nationale spejlbestemmelser, inden direktiv 2003/97 trådte i kraft d. 29. januar 2004, og som er udstyret med spejle, der giver et synsfelt på mindst 95% af det krævede i jordniveau, er undtaget fra direktivet.
- Medlemsstaterne skal i forbindelse med indførelsen af de nye spejlkrav tage initiativer for at øge trafikanternes opmærksomhed på de farer, der skyldes lastbilers blinde vinkler.

2. Gældende dansk lovgivning

De danske regler om spejle på lastbiler er fastsat i følgende regelsæt:

- Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v.
- Færdselsstyrelsens bekendtgørelse af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjer.

De danske krav om eftermontering af spejle blev indført den 1. oktober 2004, dvs. efter ikrafttræden af dir. 2003/97.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Dansk Transport og Logistik, Fagligt Fælles Forbund (3F), De Danske Bilimportører, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning, Danmarks Cyklist Forbund, Danmarks Automobilforhandler Forening, Politimesterforeningen, Autobranchens Handels- og Industriforening (AUTIG), Dansk Industri, Den Danske Bilbranche

Af høringssvarene fremgår følgende:

Autobranchens Handels- og Industriforening vil gerne knytte følgende kommentarer til forslaget:

- 1) Selv om Danmark - med henblik på at reducere antallet af højresvingsulykker - for to år siden indførte nye regler om spejle, er der fortsat grund til at sætte fokus på dette problem. Ikke alene fordi problemet ikke er løst for danske lastbiler, men også fordi det er grænseoverskridende.
- 2) De erfaringer, der er høstet i Danmark, kan bidrage til, at den samlede sikkerhed på de europæiske veje forbedres.
- 3) Analyser af danske højresvingsulykker efter indførelsen af nye regler i 2004 peger i retning af, at manglende eller fejlagtig indstilling af spejlene er en konkret årsagsforklaring til ulykkerne. En bedre udnyttelse af spejlene kunne efter vores opfattelse opnås, hvis de udvendige spejle var elektrisk justerbare fra førersædet. Et indvendigt monteret blindvinkelspejl, som er lettere at justere manuelt, kunne også i nogle tilfælde udgøre en forbedret løsning. Endelig bør pladser, hvor chaufførerne kan kontrollere, at deres spejle er korrekt indstillet, være til rådighed.
- 4) Der bør gives mulighed for at montere et ekstra spejl som alternativ til udskiftning af glasset i klasse IV-spejlet. I konsekvensanalysen i indledningen til forslaget antydes det, at det i en række tilfælde ikke er teknisk muligt at montere et spejl, der overholder direktivet. I køretøjer, hvor det ikke er muligt at udskifte glasset i klasse IV-spejlet med et glas med en konveksitet, som gør det muligt at afdække det ønskede synsfelt, er det under alle omstændigheder muligt, at montere et ekstra spejl, der sidder indenfor samme synsfelt som klasse II og klasse IV spejlene - enten indvendigt i kabinen eller udvendigt - og med det resultat, at den blinde vinkel på højre side af køretøjet afdækkes. Der findes efter vores opfattelse ikke noget tilfælde, hvor det ikke er teknisk muligt at afdække den blinde vinkel, enten ved at udskifte de eksisterende spejlglasser eller ved at montere et ekstra spejl.
- 5) Tidsfristerne, herunder forskydningerne i direktivets artikel 4, udgør efter vores opfattelse en helt unødvendig forsinkelse af problemets håndtering. Hensynet i betragtning nr. 9 til markedets mulighed for at tilpasse sig til en meget stor efterspørgsel, er i henseende til en så lang overgangsperiode irrelevant. Produktionskapaciteten af spejle til den øgede efterspørgsel kan tilvejebringes langt hurtigere. Det må endvidere bringes i erindring, at de danske erfaringer fra 2004

viste, at der praktisk taget intet skete før omkring én uge før fristens udløb. Dette på trods af, at der blev informeret intensivt og bredt om reglerne i tre måneder op til ikrafttrædelsesdatoen.

Danmarks TransportForskning ser det som meget positivt, at EU ønsker at indføre et generelt krav om eftermontering af spejle på alle lastbiler, også selv om det ikke betyder ændringer af de danske regler. I øvrigt vedrørende spejl- og udsynsproblematikken mht. lastbiler og anbefalinger af foranstaltninger henviser vi til Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes nye rapport om højresvingende lastbiler.

Dansk Transport og Logistik finder meget positivt, at der nu stilles krav til, at alle tunge køretøjer indregistreret i Fællesskabet kræves udstyret med spejle for et bedre indirekte udsyn fra førerpladsen. Antallet af udenlandske store køretøjer, der kører inden for Danmarks grænser, bliver større og større, hvorfor det vil være helt naturligt, at disse også opfylder de samme sikkerhedskrav som danske lastbiler. Den af Havarikommissionen netop udsendte rapport om højresvingsulykker præciserer på en tydelig måde vigtigheden af chaufførens mulighed for at kunne orientere sig bedst muligt.

Selv om det af direktivforslaget og af begrundelsen for direktivforslaget fremgår, at de medlemsstater, der allerede har taget skridt til på nationalt plan at øge chaufførernes indirekte udsyn, er undtaget fra direktivets krav, skal DTL alligevel for god ordens skyld gøre opmærksom på vigtigheden af, at danske transportvirksomheder ikke igen pålægges ekstra udgifter til ændring af spejludrustningen. Denne ekstra udgift havde de danske transportvirksomheder allerede i 2004, og vi finder, at de nuværende danske regler opfylder direktivforslagets krav.

De undtagelser, der er nævnt i direktivforslagets artikel 2, stk. 2, kan DTL gå ind for. Dog synes teksten i artikel 2, stk. 2, pkt. b), i), lidt kryptisk, hvorfor det skal anbefales, at den erstattes af den tilsvarende danske tekst om højdekravet på 2-meter.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker offentliggjorde den 11. oktober 2006 rapporten: ”Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister”. Rapporten indeholder resultaterne af en dybdeanalyse af 25 ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. På baggrund af analysens resultater vil HVU anføre følgende:

Helt overordnet finder HVU, at det er fornuftigt trafiksikkerhedsmæssigt, at der stilles krav om bedre udsynsmulighed ned langs siden af lastbilerne, og at disse krav også skal gælde for lastbiler, der allerede kører på vejene.

HVUs analyse viser, at ulykkerne mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister altovervejende sker omkring højre forhjulene af lastbilen, og at cyklister, der overkøres, primært overkøres af forhjulene. HVU finder derfor, at princippet om, at forbedrede udsynsregler ikke kun skal gælde nye lastbiler, men også den eksisterende lastbilpark med stor fordel, også vil kunne finde anvendelse i forbindelse med krav om forbedret udsyn til fronten af lastbilen, hvis ønsket er at forebygge højresvingsulykker.

HVUs analyse påpeger, at opgaven med at orientere sig efter cyklister både gennem ruderne og i op til 4 spejle og på samme tid være opmærksom på den øvrige trafik og på at manøvrere lastbilen er en vanskelig opgave, som muligvis ligger på grænsen af den menneskelige opfattelsesevne.

HVU foreslår derfor på baggrund af analysen af de 25 ulykker, at der arbejdes videre med løsninger og krav, der kan lette orienteringen for chaufførerne. Herunder ikke mindst løsninger, der sigter på at ændre den nuværende konstruktion af lastbilernes meget høje førerhuse. Det foreslås konkret, at der arbejdes videre med følgende løsninger:

- Nedsænkede ruder eller egentlige glasdøre i højre side af lastbilen
- Førerhuse konstrueret med lavere side- og forrudekanter
- Samling af udsynet i 3 spejle på en frembygget arm, så spejlene kan overskues ved kun at kigge i én retning.

HVU har noteret sig, at det i direktivforslaget foreslås, at de nye krav om eftermontering af spejle kombineres med kampagneindsatser om, hvilke farer blinde vinkler udgør for trafikanterne.

Et af de centrale budskaber i HVUs analyse er, at chaufførerne fortsat mangler viden om, hvorfor og hvordan spejlene på lastbiler indstilles og justeres på en enkelt og nem måde. I 21 af de 25 ulykker var spejlene på de lastbiler, der indgik i analysen, ikke indstillet korrekt, og i 7 af disse ulykker havde dette forhold betydning for ulykkens opståen.

Samtidig konstaterer HVU i analysen, at de mange fejlindstillede spejle giver et generelt indtryk af en manglende fokus på og forståelse af de udsynsproblemer, der knytter sig til den nuværende konstruktion af lastbilførerhuse.

Konkrete anvisninger på, hvordan spejlene indstilles og en forståelse af vigtigheden af at orientere sig grundigt i spejlene før og under svingningen kan derfor med fordel indtænkes i forhold til en sådan indsats.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes at ville have en positiv beskyttelsesmæssig konsekvens, idet trafiksikkerheden forventes forbedret for cyklister i hele Europa, idet nu også alle udenlandske indregistrerede lastbiler vil skulle have tilpasset deres spejle. Forslaget forventes ikke at ville få statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

Med hensyn til nærhedsprincippet har Kommissionen vurderet, at formålet med direktivet af flere årsager ikke kan opnås ved national lovgivning.

For det *første* omfatter en national regulering alene lastbiler indregistreret i den enkelte medlemsstat, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, da godstransporter i meget vid udstrækning foregår på tværs af landegrænser.

For det *andet* kunne en national regulering komme til at udgøre en handelsbarriere, - særligt når der med direktiv 2003/97 i forvejen er vedtaget et fælles regelsæt på området. Et direktiv vil derfor i højere grad kunne sikre fælles rammer for et meget konkurrencepræget godstransportmarked.

På baggrund af ovenstående er det regeringens opfattelse, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Dansk holdning

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det er afgørende betydning, at der skabes et fælles europæisk regelsæt, idet markedet for godstransport i høj grad er internationalt. Regeringen er

derfor tilfreds med, at Kommissionen har valgt at følge blandt andet Danmarks opfordring til en fælles regulering.

Det er regeringens opfattelse, at direktivet i væsentlig grad vil forbedre trafiksikkerheden for udsatte grupper af trafikanter. Direktivet vurderes derfor at være et vigtigt led i bestræbelserne på, at opfylde Kommissionens målsætning om en halvering af trafikdræbte frem til 2010

Det skal dog bemærkes, at Kommissionen formentlig utilsigtet har formuleret undtagelsesbestemmelsen på en måde, så de danske regler skal ændres. Det vurderes dog, at der er tale om en fejl, som der ikke vil blive problemer med at få rettet. Danmark er udtrykkelig nævnt i forslaget som de tre lande, der allerede har indført nationale regler.

Kommissionens forslag om eftermontering af sidespejle lægger ikke op til, at den eksisterende vognpark også skal udstyres med frontspejle i lighed med nyindregistrerede lastbiler, da det skønnes at være for omkostningstungt. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) har i den sammenhæng for nylig præsenteret sin rapport om ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. HVU har her fremsat 16 anbefalinger til, hvordan antallet af disse ulykker kan reduceres, og én af disse er netop eftermontering af frontspejle på lastbiler. På baggrund af HVU's analyse og øvrig ny viden om højresvingsulykker vil den danske regering i forbindelse med arbejdet med dette forslag som et supplerende tiltag derfor opfordre Kommissionen til at foretage en fornyet vurdering af, hvorvidt det vil være omkostningseffektivt at kræve eftermontering af frontspejle.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Lande med eksisterende lovgivning på området vil højst sandsynligt støtte forslaget. Forslaget vil ikke påføre lastbilerhvervet i disse lande udgifter og det vil forbedre trafiksikkerheden, da også udenlandske lastbiler skal have bedre spejle. Hertil kommer, at enhver tvivl om de nationale reglers lovlighed i forhold til EU's regler forsvinder.

For de øvrige medlemslandes vedkommende er det usikkert, hvilken holdning de vil indtage. Da det nye spejldirektiv 2003/97 med krav til nye køretøjer blev forhandlet i Rådsregi i 2002 var det kun et snævert kvalificeret flertal, der gik ind for, at direktivet som noget nyt skulle være obligatorisk. Det viser, at mange lande ikke tillægger spejlene så stor betydning, som man gør i Danmark og de øvrige medlemslande, hvor der er meget blandet cykel- og lastbiltrafik og deraf følgende færdselssikkerhedsmæssige problemer, bl.a. ulykker med højresvingende lastbiler og cyklister.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Det fremlagte forslag KOM(2006) 570 har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.