

## Færdselsstyrelsen

Bilteknisk Afdeling

**Dato:** 30. oktober 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**

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 på nuværende tidspunkt endnu ikke i dansk sprogversion.

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 med frist til den 6. november 2006:

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

### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser**

Forslaget skønnes at ville have en positiv beskyttelsesmæssig konsekvens, idet trafikikkerheden 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 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 trafikikkerheden 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 trafikikkerheden, 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.