

Dato: 27. januar 2009

J. nr.: FS712-000019

Samlenotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed (KOM (2008) 316 endelig).

Revideret notat

Resumé

Formålet med forordningen er at forenkle typegodkendelsesproceduren for motorkøretøjer, forbedre trafiksikkerheden ved hjælp af krav om avancerede sikkerhedssystemer på køretøjerne, og reducere støj fra dæk og nedsætte CO₂-emissionerne som følge af krav om reduceret rullemodstand for dæk.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 95. Det betyder, at forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Forslaget har tre hovedpunkter:

- 1) Der skal ske en **forenkling** (både for lovgiverne og for brugerne) af typegodkendelsesordningen for motorkøretøjer. Dette sker ved, at 50 særdirektiver (samt ca. 100 ændringsdirektiver) erstattes af henvisning til ECE-regulativer.
- 2) Der skal i øget omfang indføres krav om **avancerede sikkerhedssystemer** i køretøjerne.
- 3) Der skal indføres særlige skærpede krav til **dæks** rullemodstand, støj, vejgreb og dæktrykovervågning.

Ad 1): Der er tale om en forordning fra Europa-Parlamentet og Rådet, der fastsætter de overordnede rammer for reglerne om typegodkendelse af motorkøretøjer. Det er derefter meningen, at Kommissionen skal udforme de nærmere tekniske regler – i praksis i de fleste tilfælde ved henvisninger til de respektive ECE-regulativer. De tekniske regler skal kunne vedtages efter revisionskomiteproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Kommissionen har med udkastet fulgt en opfordring fra en arbejdsgruppe (CARS21), der i 2006 kom med en rapport, der foreslog forenklinger af det nuværende typegodkendelsesdirektiv. Udkastet er også i overensstemmelse med EU's strategi for forenkling af lovgivningen som annonceret i Kommissionens meddelelse om "ajourføring og forenkling af fællesskabsretten", hvor typegodkendelsessystemet for motorkøretøjer udpeges som et højt prioriteret område for forenkling af fællesskabslovgivningen.

De nævnte ECE-regulativer vedtages i FN-regi i Genève (ECE, Economic Commission for Europe), hvor der findes et system fra 1958 med godkendelse af dele af køretøjer, som EU som helhed også har tilsluttet sig. Systemets formål har oprindeligt været at modvirke handelshindringer mellem landene, men i prak-

sis har det udviklet sig til, at udviklingen af nye krav er sket i ECE-systemet, og reglerne er derefter blevet transformeret til EF-direktiver ved en ikke uvæsentlig arbejdsindsats. På enkelte punkter – især miljø – har der dog ikke kunnet opnås enighed i ECE på et tilstrækkeligt højt niveau, og her har EU selv udformet bestemmelser.

Ad 2): Forslaget angiver, at fremtidige køretøjer skal have ESC-system, elektronisk stabilitetssystem (electronic stability control, alle køretøjer), AEBS, avanceret nødbremsesystem (advanced emergency braking system, kun lastbiler/busser) og LDW, vognbaneskiftalarm (lane departure warning system, kun lastbiler og busser). Det er op til Kommissionen at fastsætte de nærmere tekniske regler (f.eks. ved henvisning til ECE-regulativer, hvor disse eksisterer).

De nye avancerede sikkerhedssystemer skal være med til at opfylde EU's mål om mere sikre veje, som navnlig omhandlet i hvidbogen om europæisk transportpolitik, som blev vedtaget af Kommissionen i 2001 og fastlægger de overordnede retningslinier for et europæisk handlingsprogram for trafiksikkerhed.

Ad 3): Direktivforslaget vedrørende dæk sigter mod at gøre køretøjerne mere miljøvenlige ved at reducere vejstøj og CO₂-emissioner. Forslaget er usædvanlig præcist, idet der nøje fastlægges værdier for rullemodstand, støjniveau og vejgreb for forskellige typer og størrelser af dæk. Det svarer til, at reglerne om bilers luftforurening ligeledes er fastsat i Parlamentets og Rådets forordning.

Udkastet til forordning har forskellige ikrafttrædelsestidspunkter for de forskellige emner. Alle nye køretøjer, der registreres første gang fra den 29. oktober 2014, skal være forsynet med ESC (electronic stability control). Nye busser og lastbiler, der registreres første gang fra den 29. oktober 2015, skal være forsynet med AEBS (advanced emergency braking system) og LDW (lane departure warning). For så vidt angår dæks vejstøj og rullemodstand er der flere forskellige ikrafttrædelsesdatoer afhængig af dæktyper, ligesom der er flere trin i skærpelserne. Kravene træder i kraft 2016-2020.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser

Der er i forvejen danske regler om typegodkendelse af køretøjer og tekniske krav, der er en følge af de nu gældende EU-regler.

Forslaget til forordningen vil være umiddelbart gældende i dansk ret, når det vedtages. Gennemførelse af forordningen vil ikke kræve dansk lovgivning. Forordningen vil dog kræve en justering af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring (med høringsfrist den 4. august 2008) til:

Bilbranchen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks AutomobilForhandlerforening, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Forende Danske Motorejere, Frie Danske Lastbilvognmænd, International Transport Danmark og Noah-Trafik.

Kun Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, International Transport Danmark og De Danske Bilimportører har svaret.

De Danske Bilimportører har ingen kommentarer.

De tre øvrige (Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik og International Transport Danmark) er alle sammen positive overfor forslaget:

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik har fremsendt et fælles høringssvar:

”Det er positivt, at der med ovennævnte forslag til forordning sker en forenkling og sammenlægning af de eksisterende regelsæt, som tilgodeser overskueligheden i regelsættet.

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik forudsætter i den forbindelse, at der ved ovennævnte forslag til forordning – udover regelforenkling – ikke samtidig indføres nye regler eller standarder, som ligger ud over de særligt fremhævede nye regler, beskrevet i punkt 1 – 3 i høringen.

Forslagets indhold vedrørende elektronisk stabilitetskontrol (ESC) samt advarselssystemet om, at vognbanen forlades (LDW-systemet) og det avancerede nødbremsesystem vil alle på effektiv vis understøtte og virke til gavn for trafiksikkerheden, hvilket er positivt.

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik skal samtidig pege på det positive i, at der med ovennævnte forslag samtidig gives en passende lang frist til ikrafttræden af de nye regler, som tillige vil gavne konkurrenceevnen, idet reglerne indføres på et fælleseuropæisk plan.”

International Transport Danmark har følgende bemærkninger til forslaget:

”ITD har modtaget høring vedrørende forslaget til ovennævnte forordning, og vi takker for lejligheden til at kommentere forslaget. Indledningsvis vil vi gerne udtrykke vores støtte til forslagens grundlæggende sigte, nemlig at forbedre nye køretøjers sikkerhed og miljøvenlighed, samt intensjonen om regelforenkling.

Forslaget vil efter ITD’s mening i høj grad bidrage til højnelse af færdselssikkerheden, uden at kompromittere den frie konkurrence i det indre marked. Forankringen i en forordning gør dels at det er ”ens for alle i EU” og at udviklings- /implementeringsomkostningerne fordeles over et så stort antal løretøjer, og den økonomiske konsekvens må derfor forventes at være acceptabel.

Endvidere noterer vi med tilfredshed, at de sikkerhedsmæssige aspekter omkring miljøtiltagene vedrørende dækstøj og rullemodstand vægtes højt. ITD mener at obligatorisk godkendelse af dæks vejgreb i vådt føre er nødvendig.

Regelforenklingen vil ikke berøre ITD’s interesser direkte, da den overvejende er vendt mod producenterne. Besparelserne for producenterne bør imidlertid alt andet lige medføre en for køber positiv prisudvikling og regelforenkling anser vi generelt for positiv. Afslutningsvis opfordrer ITD Færdselsstyrelsen til at rette fokus mod at reglerne generelt udformes målrettet mod at stille krav til systemernes ”præstation og effekt” frem for at fastlægge stramme bestemmelser om selve konstruktionen af systemerne. Det vil rike producenterne mulighed for udvikling og innovation uden at komme i konflikt med forordningen, til gavn for såvel færdselssikkerhed og miljø.”

Forslaget har endvidere været sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport med frist den 9. januar 2009. Der er ikke indkommet høringssvar.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes at have positive statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. Kommissionen angiver, at små køretøjer vil koste ca. 200 Euro mere som følge af de nye krav, og lastbiler/busser vil koste 2.500 Euro mere.

Disse omkostninger bæres i første omgang af køberne. Kravene vil imidlertid reducere omkostninger til bl.a. brændstof på grund af de nye køretøjers bedre økonomi som følge af dæk med lavere rullemodstand.

For hver enkelt af de nye forslag foreligger der cost/benefit-beregninger, der viser et positivt resultat. Dette betyder, at gevinsten – f.eks. i form af færre eller mindre alvorlige ulykker – er større end omkostningerne. Reduktionen i antal ulykker og alvorligheden af ulykkerne giver en samfundsøkonomisk gevinst.

Miljømæssigt (især støj) er der også foretaget cost/benefit-beregninger, der viser et positivt resultat, når man indregner f.eks. den værdi, der kan tilskrives en reduktion i den støj, som borgerne udsættes for, især i deres bolig.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at målene ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

De tekniske krav ved typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på fællesskabsniveau, og foranstaltninger gennemført af enkelte medlemsstater ville underminere hele systemet for typegodkendelse af motorkøretøjer. For at undgå barrierer for det indre marked er indgreb på EU-plan nødvendigt. På den baggrund er forslaget efter Kommissionens opfattelse i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagets målsætninger, fordi man derved undgår den opsplitning af det indre marked, som eller vil finde sted, og det vil gøre køretøjer mere sikre og miljøvenlige.

Regeringen er enig i, at der bør sikres et højt sikkerhedsniveau og et højt niveau af miljøbeskyttelse. Et fornuftigt sikkerheds- og miljøniveau kan bedst sikres ved, at der er ens regler for hele Fællesskabet, og at standarden kræves opfyldt ved typegodkendelsen. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringens foreløbige, generelle holdning er positiv overfor Kommissionens forslag. Forordningen vil give administrative forenklinger samt fastsætte nye krav om avancerede sikkerhedssystemer i køretøjer, og skærpede krav til dæks miljøegenskaber.

Om regeringens ønske om, at der bliver krav om selehuskere på alle pladser i bilen og om alternativ Euro NCAP-test, henvises til Forhandlingssituationen nedenfor.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været drøftet på et antal møder i løbet af efteråret 2008 og senest i januar 2009.

Drøftelserne har vist, at de største problemer er omkring rullemodstand for lastbildæk, samt generelt de foreslåede støjkrav til dæk.

Visse lande har ønsket lempeligere støjkrav, hvilket dog forekommer urealistisk, da generelt 86% af de nuværende dæk allerede nu opfylder kravene i disse landes lempede forslag (og 97% af de mest støjkritiske dæktyper, nemlig lastbildæk).

Regeringen har ønsket, at forslaget kom til at indeholde krav om selehusker på alle pladser i bilen. Selehuskere har et bedre cost/benefit-forhold end de andre sikkerhedsmæssige tiltag. Et forslag fra dansk side om tilføjelse af et sådan krav har dog ikke kunnet vinde tilstrækkelig tilslutning.

Det samme gælder et dansk forslag om en tilskyndelse til at få biler testet i henhold til Euro NCAP. Dette kunne gøres ved, at bilfabrikkerne kunne undlade de obligatoriske EU-kollisionstest (eller tilsvarende ECE-kollisionstest), hvis bilen i Euro NCAP-testen opnår mindst tre stjerner. Herved ville man opnå at få flere biler testet i henhold til Euro NCAP, hvor der gives en karakter til bilens kollisionssikkerhed, og dermed ville der blive bedre forbrugeroplysning.

Regeringen har ment, at det var muligt at indføre kravene om dækstøj og rullemodstand tidligere eller med skrappe krav på visse punkter. Dette var også Parlamentets holdning, men det ser nu ud til, at der kun kan opnås enighed om Kommissionens oprindelige forslag i lettere ændret udgave.

Der har været holdt dialogmøder i december 2009 og januar 2009. Der er fortsat ikke enighed mellem Rådet og Parlamentet på alle punkter, men det kan ikke udelukkes, at der opnås enighed mellem de to instanser indenfor relativt kort tid.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet (Committee on Internal Market) har den 8. december 2008 afgivet rapport, hvor der er en række ændringsforslag.

Ændringerne vedrører bl.a., at Kommissionen forpligtes til jævnlige (hvert 3. år) at lave en ny analyse med henblik på, om nogle krav kan skærpes, eller det vil være fornuftigt at indføre krav om nyt, endnu ikke kendt sikkerhedsudstyr.

Det bliver også op til Kommissionen – på baggrund af cost-benefit-analyser – at undtage visse køretøjsgrupper (f.eks. bybusser eller skraldebiler), hvis en cost/benefit-analyse viser, at netop den gruppe af køretøjer har andre driftsbetingelser, hvorfor krav om vognbaneskiftalarm og/eller avanceret nødbremsesystem vil blive unødigt dyr i forhold til nytteværdien. Endvidere skal Kommissionen lave cost/benefit-analyser om muligheden for at udvide kravet om vognbaneskiftalarm til også at omfatte person- og varebiler.

Parlamentet har ønsket, at vinterdæk og forstærkede dæk skal have lov at give 1 dB(A) mere støj, hvilket Kommissionen og landene har accepteret. Derudover har Parlamentet ønsket, at lastbildæks støjniveau skulle sænkes yderligere 3 dB(A), hvilket de fleste lande har været imod.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.