

Gl. Mønt 4  
1117 København K  
Telefon 3392 9100  
fstyr@fstyr.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato 28. oktober 2010  
Sagsnr. FS712-38

Sagsbehandler FTH

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markeds-  
overvågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler  
(KOM (2010) 542 endelig).

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets  
Trafikudvalg.

#### Resumé

Formålet med forordningen er at ændre de harmoniserede regler for køre-  
tøjer i klasse L, som dækker en lang række køretøjstyper med to, tre, eller  
fire hjul, fx to- og trehjulede knallerter, to- og trehjulede motorcykler og  
motorcykler med sidevogn, samt firehjulede quadricykler. Endvidere fast-  
sættes krav til systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til  
køretøjer i klasse L. Ændringerne omfatter:

- Forenkling af lovgivningen
- Emissionsniveauet skal reduceres
- De funktionelle sikkerhedskrav skal løftes i relation til typegodkendelse
- Regler for køretøjer udstyret med ny teknologi
- Regler om markedsovervågning af køretøjer fra denne klasse.

#### 1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsatte den 4. oktober 2010 forslag til forordning om god-  
kendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer og quadri-  
cykler, KOM(2010)542. Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 114 i  
traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og er omfattet  
af den almindelige lovgivningsprocedure.

Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 7. oktober 2010 og fristen  
for oversendelse til Folketingets Europaudvalg er således torsdag d. 4. no-  
vember 2010.

Der kræves allerede EU-typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer og quadricykler via et rammedirektiv (2002/24/EF) og en række særdirektiver.

I overensstemmelse med den europæiske strategi for luftkvalitet har EU til stadighed opdateret emissionsstandarderne for motorkøretøjer, især med hensyn til carbonhydrider, kulilte, nitrogenoxider og partikler. Dette vil også komme til at blive tilfældet efter forslaget lovgivningsrammer for køretøjer i klasse L.

Efter anmodning fra Europa-Parlamentet er formålet at indføre en tretrinns lovgivningsprocedure, som anvendes i andre retsakter vedrørende EU-typegodkendelse af motorkøretøjer.

- De grundlæggende bestemmelser fastlægges i en rammeforordning,
- De tekniske specifikationer fastlægges i tre delegerede retsakter,
  - 1) En forordning om miljøkrav og krav til fremdriftsydelse.
  - 2) En forordning om køretøjernes funktionelle sikkerhed.
  - 3) En forordning om krav til køretøjers konstruktion.
- De administrative bestemmelser fastlægges i en gennemførelsesretsakt.

Ved at benytte forordninger i stedet for direktiver opnås større gennemskuelighed, idet forordninger ikke skal gennemføres i nationale lovgivninger, men har direkte virkning.

I forbindelse med forslaget har Kommissionen udarbejdet en forundersøgelse af henholdsvis den færdselssikkerhedsmæssige tilstand for kørsel med to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler og deres emissionsudledning:

#### Færdselssikkerhed

I henhold til Kommissionens forundersøgelse døde 5.520 motorcyklister i vejtrafikulykker i 2008. Antallet af dræbte motorcyklister har ligget stabilt, hvorimod antallet af dræbte i andre transportmidler er gradvist faldende. Det kan tilføjes at antallet af alvorligt tilskadede blandt motorcykelkørere skønnes at være 5,5 til 13 gange højere end antallet af dræbte (30.000 – 72.000). Antallet af lettere tilskadede vurderes at ligge mellem 12 og 18 gange højere (66.000 – 155.000) i EU-27.

Forslaget opstiller en række funktionelle sikkerhedskrav. Det er navnlig krav om blokeringsfrie bremsesystemer på medium- og højtydende motorcykler, hvorimod der på lavtydende motorcykler foreslås krav om blokeringsfri bremsesystem eller kombineret bremsesystem. Dette initiativ forventes at medføre et drastisk fald i motorcykelførere, der vælter som følge af panik-

bremssning og skal hjælpe med at reducere bremselængden væsentligt under en sådan reaktion.

På den anden side fandt man ikke videnskabelig dokumentation for at der er en sammenhæng mellem stor motoreffekt og vejtrafikuheld, hvorfor det ikke bliver muligt for medlemsstaterne at forbyde motorcykler med en effekt på mere end 74 kW.

### Emission

Forundersøgelsen viser ligeledes, at de skadelige emissioner fra vejtransporten er faldende, men andelen som udledes af klasse-L flåden er markant stigende. Andelen af kulbrinteudledning fra klasse L skønnes at være 38% i dag, hvilket formodes at stige til 62% i 2020, hvis der ikke gribes ind. For kulmonoxid er andelen i dag 20% og forventes at stige til 30% i 2020.

Kommissionen forslår derfor at indføre emissionsstramninger i tre trin, som skal være opfyldt i henholdsvis 2014, 2017 og 2020.

### 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

To- og trehjulede køretøjer og quadricykler skal enten være EU-typegodkendt, dansk typegodkendt eller godkendt ved syn for at kunne registreres.

De danske tekniske krav svarer til EU-kravene.

Udstyr, der monteres på EU-typegodkendt to- og trehjulede køretøjer og quadricykler, skal være godkendt i henhold til de relevante EU-direktiver eller ECE-regulativer.

### 3. Høring

Forslaget er sendt i høring til:

EU-specialudvalget for Transport, samt Danmarks Transportforskning, Dansk Erhverv, DI, Danske Handicaporganisationer, Danske Motorcyclisters Råd, DI Transport, Forenede Danske Motorejere, Forsikring & Pension, Justitsministeriet, MC-Touring Club, NOAH-Trafik, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Høringsfristen udløber den 5. november 2010.

### 4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget har ikke statsfinansielle konsekvenser, men forventes at medføre færre skadede og dræbte førere af disse køretøjer, og på længere sigt en miljøforbedring som følge opstrammede emissionskrav.

## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at der før etableringen af en EU-typegodkendelse for køretøjer i klasse L, blev fastsat standarder på medlemsstatsniveau.

Det var derfor nødvendigt at indføre direktiver på EU-niveau, især for at løse grænseoverskridende spørgsmål på EU-plan med hensyn til sikkerhed og de negative sundheds- og miljøpåvirkninger af luftforurening. Høje emissionsværdier i lokale byområder kan kontrolleres ved medlemsstaternes individuelle foranstaltninger, men globale emissioner standser ikke ved en medlemsstats grænser. Dette problem, der omfatter hele EU, kan kun løses gennem harmoniserede foranstaltninger på EU-plan. Rammedirektiv 2002/24/EF, som var baseret på Art. 95 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, var udarbejdet med dette formål og sigtede mod at etablere et indre marked, samtidig med at sikre et højt niveau af sundhedsbeskyttelse, sikkerhed og miljøbeskyttelse. De samme argumenter er stadig gældende i dag, idet det er nødvendigt med en EU-indsats for at undgå opsplitning af det indre marked og sikre et højt og ensartet beskyttelsesniveau i hele Europa.

Endelig vil stramning af markedsovervågningsforanstaltningerne bidrage til at sikre at det er det samme sæt regler, der gælder for alle fabrikker, der sælger eller er ansvarlige for ibrugtagning af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på EU-markedet, og at typegodkendelseskravene med hensyn til miljø og køretøjets sikkerhed faktisk finder anvendelse.

Regeringen er enig i, at der bør sikres et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau og markedsovervågningsforanstaltninger. Et fornuftigt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau kan bedst opnås ved ens regler for hele Fællesskabet, og ved 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 bane vejen for et højt niveau af færdselssikkerhed og miljøpræstationer.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er endnu ikke blevet drøftet på arbejdsgruppeniveau.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

28. oktober 2010

Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

## 9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg