



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.11.2000  
KOM(2000) 744 endelig

1997/0348 (COD)

**UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til  
forslag til**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 92/23/EØF om dæk til motorkøretøjer og  
påhængskøretøjer samt om montering heraf**

## **UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til  
forslag til**

### **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 92/23/EØF om dæk til motorkøretøjer og  
påhængskøretøjer samt om montering heraf**

#### **1. PROCEDURE**

Forslaget KOM(1997) 680 endelig udg. – 1997/0348 (COD) blev forelagt Rådet den 10. december 1997 i henhold til EF-traktatens artikel 95 (EFT C 30 af 28.1.1998, s. 8).

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 27. maj 1998 (EFT C 235 af 27.7.1998, s. 24).

Europa-Parlamentet afgav udtalelse ved førstebehandlingen som led i den fælles beslutningsprocedure og godkendte på sit plenarmøde den 18. februar 1998 forslaget uden at foretage ændringer (EFT C 80 af 16.3.1998, s. 90).

Rådets fælles holdning blev vedtaget enstemmigt den 13. april 2000 i henhold til EF-traktatens artikel 251 (EFT C 195 af 11.7.2000, s. 16) efter aftale med Kommissionen med hensyn til ordlyden.

Den 7. september 2000 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen to ændringsforslag til Rådets fælles holdning.

I denne udtalelse gør Kommissionen rede for sin holdning til Europa-Parlamentets to ændringsforslag i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2), litra c).

#### **2. FORMÅLET MED UDKASTET TIL DIREKTIV**

Formålet med direktivudkastet er at begrænse rullestøj fremkaldt ved dækkenes kontakt med vejbanen. Sammen med de foranstaltninger, der allerede er gennemført for at begrænse støjemissionen fra køretøjers mekaniske dele, vil disse nye foranstaltninger være med til at reducere støjemissionen fra vejtrafikken uden derved at reducere dækkenes vejgreb. Forslaget er en opfølgning af bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, i direktiv 92/97/EØF om ændring af direktiv 70/157/EØF vedrørende tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motorkøretøjer.

### 3. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

#### 3.1. Resumé af Kommissionens holdning

**Kommissionens holdning:** de to ændringsforslag, som Parlamentet fremsatte ved andenbehandlingen, kan ikke accepteres.

#### 3.2. Parlamentets ændringsforslag 1 ved andenbehandlingen

##### **Ændringsforslag vedrørende senere indførelse af krav med hensyn til vejgreb og rullemodstand og nye skærpede krav med hensyn til rullestøj (artikel 3)**

Dette ændringsforslag i fem punkter ændrer en række aspekter af artikel 3, som omhandler sammenhængen mellem rullestøj, dækkenes vejgreb og brændstofforbrug. Artikel 3, som affattet i den fælles holdning, skal ved hjælp af udvalgsproceduren, og når oplysningerne foreligger, ændre dette direktiv, således at det kommer til at indeholde krav vedrørende vejgreb og rullemodstand.

I en arbejdsgruppe under FN's Økonomiske Kommission for Europa - en arbejdsgruppe, hvis arbejde følges af Kommissionens tjenestegrene - søger man for øjeblikket at nå frem til enighed om dette spørgsmål vedrørende vejgreb.

Spørgsmålet er også blevet drøftet inden for rammerne af 'Trans-Atlantic Business Dialogue' (TABD) med henblik på at fremme vedtagelsen af en global standard - 'Global Tyre Standard' (GTS 2000). I betragtning af opgavens kompleksitet, især med hensyn til vejgrebet ("sikkerheden"), er det imidlertid blevet besluttet, at TABD-initiativet vedrørende GTS 2000 stille og roligt skal køre videre, og at drøftelserne vedrørende vejgrebet overlades til FN's arbejdsgruppe.

Så snart dette arbejde vedrørende vejgrebet er afsluttet i FN's arbejdsgruppe, vil Kommissionen kunne indføre resultaterne i direktiv 92/23/EØF med henblik på at få fastlagt en passende balance mellem

- vejgrebet på tør og våd vejbane (sikkerheden),
- støjen (støjforureningen) og
- rullemodstanden (brændstofforbruget).

Ved ændringsforslag 1 fastsættes der imidlertid allerede nu en anvendelsesdato, nemlig den 1. oktober 2003, for så vidt angår kravene vedrørende vejgreb og rullemodstand. Det er nødvendigt at betragte problemet i hele dets kompleksitet (især aspekterne vedrørende 'wet grip' og rullemodstand) og den store vifte af produkter, der er omfattet af direktivet (mere end 12 000 referencer vedrørende dæk til personbiler).

I artikel 3, som affattet i den fælles holdning, fastsættes det, at der 24 og 48 måneder efter dette direktivs ikrafttræden vedtages ændringsforslag vedrørende henholdsvis dækkenes vejgreb og deres rullemodstand. Kun inden for disse frister vil der kunne fastsættes realistiske krav og anvendelsesdatoer.

Desuden kræves det ifølge ændringsforslag 1, at Kommissionen inden for meget korte frister (senest 12 og 30 måneder efter direktivets ikrafttræden) forelægger

Europa-Parlamentet og Rådet forslag om at indføre krav vedrørende vejgreb og rullemodstand og nye krav vedrørende rullestøj.

Kommissionen finder, at det med disse frister ikke vil være muligt at fastsætte grænseværdier på disse områder, og at hele spørgsmålet om sikkerheden på vejene er så vigtigt, at en grundig kontrol er nødvendig.

### **3.3 Parlamentets ændringsforslag 2 ved andenbehandlingen**

#### **Ændringsforslag, som sigter mod at reducere de tilladte grænseværdier med 2 decibel for samtlige kategorier af dæk, der er bestemt til montering på personbiler**

Udkastet til direktiv sigter mod at begrænse rullestøj fremkaldt ved dækkenes kontakt med vejbanen uden derved at reducere dækkenes vejgreb og bremsevne og hermed trafikikkerheden.

På grundlag af en omfattende forudgående høring af eksperter har medlemsstaterne enstemmigt med en fælles holdning godkendt den stringens, der er valgt i forslaget. Europa-Parlamentet selv var tilfreds med stringensen i forslaget og havde ikke fremsat ændringsforslag ved førstebehandlingen.

Det skal bemærkes, at det i meget stort omfang (indtil 6 decibel) er kvaliteten af vejbelægningen, der er ansvarlig for den støj, der fremkaldes ved dækkenes kontakt med vejbanen. Desuden skal det understreges, at Kommissionen følger et program, som blev lanceret for 2 år siden, og som vil være genstand for en meddelelse om bekæmpelse af de forskellige støjkluder omfattende samtlige aktivitetssektorer i Den Europæiske Union, bl.a. transportsektoren.

Kommissionen finder, at så længe der ikke indføres krav med hensyn til dækkenes vejgreb på tør og våd vejbane i dette direktiv på linje med grænseværdier for rullestøj, vil det være risikabelt at sænke sidstnævnte.

## **4. KONKLUSION**

I betragtning af det ovenfor anførte ændrer Kommissionen ikke sit forslag.