

[PDF udgave \(76 KB\)](#)

Medlemmer af Folketingets Europaudvalg
Medlemmer af Folketingets Europaudvalg
Medlemmer af Folketingets Europaudvalg

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

14. november 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om anvendelse af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF, KOM(2003) 586 endelig.

Bilteknisk Afdeling

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er sendt til Rådssekretariatet den 10. oktober 2003 under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95, under henvisning til forslag fra Kommissionen, under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og vedtages efter kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

Direktivforslaget tilstræber at øge beskyttelsen af fodgængere og andre bløde trafikanter mod skade opstået ved kollision med personbiler og varebiler. Forslaget gælder for køretøjer med en tilladt totalvægt på højst 3500 kg.

Motorkøretøjer er i de senere år i stigende omfang forsynet med systemer (safarigitre og lignende) til supplerende beskyttelse mod frontalkollisioner, som i visse tilfælde udgør en sikkerhedsrisiko ved påkørsel af fodgængere og andre bløde trafikanter. Forslaget fastsætter harmoniserede krav vedrørende prøvning, konstruktion og montering til et system til supplerende beskyttelse mod frontalkollision, hvad enten de er monteret på motorkøretøjet som originaludstyr, eller markedsføres som separate tekniske enheder.

Forslagets tekniske krav skal være opfyldt med virkning fra den 1. juli 2005 ved typegodkendelse af nye biltyper. Med virkning fra den 1. januar 2006 skal de være opfyldt for alle nye typegodkendte biler (ved nyregistrering).

Forslaget adskiller sig i øvrigt fra de eksisterende direktiver på køretøjsområdet ved ikke at indeholde detaljerede tekniske forskrifter om gennemførelse af de krævede tests. Disse forskrifter skal i stedet vedtages af Kommissionen efter revisionskomité-proceduren. Danmark har accepteret en tilsvarende procedure i forbindelse med direktivet om fodgængervenlig front.

Det nuværende rammedirektiv 70/156/EØF indeholder de tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Direktivforslaget vil som særdirektiv under rammedirektiv 70/156/EØF kræve ændring af sidstnævnte.

2. Gældende dansk ret

Ved ændring af bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjer indførtes med

ikrafttrædelse den 1. april 2002 forbud mod anvendelse af hårde safarigitre. Forslaget er notificeret til Kommissionen, som har accepteret det danske skridt. I bekendtgørelsen findes der endvidere en generel bestemmelse om, at køretøjers karrosseri skal være udformet uden skarpe kanter og udragende dele. Der findes en tilsvarende bestemmelse i udstyrsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977). I direktiv 74/483/EØF findes mere specifikke regler for udragende dele på personbiler.

3. Høring

Færdselsstyrelsen foretager i øjeblikket en høring af de berørte organisationer:

Amtsrådsforeningen, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), DAF (Danmarks Automobilforhandler Forening), Dansk Industri, DTL (Dansk Transport og Logistik), Dansk Cyklist Forbund, De Danske Bilimportører, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Forsikring og Pension, NOAH-Trafik, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Teknologisk Institut.

Efter høringsfristen udløber vil Færdselsstyrelsen snarest vil sende et supplerende høringsnotat.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil kræve ændring af bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjer.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslaget skønnes på sigt at ville få en positiv effekt på antallet af dræbte og kvæstede bløde trafikanter og vil derfor have samfundsøkonomiske positive konsekvenser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

I overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet begrænser forslaget sig til det minimum, der er nødvendigt for at fremme sikkerheden for fodgængere og andre bløde trafikanter ved gennemførelse på fællesskabsplan. Regeringen er enig heri.