

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 339)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1
8. juni 1998

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Rådets direktiv (EF) om stikprøvekontrol af trafikikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes på Den Europæiske Unions veje, KOM (98)117.

Trafikministeriet Nytorv 11-13 1450 København K
4. kontor

Tlf.: 33 92 33 55 · Telex 22275 Trami dk · Telefax: 33 93 27 80 · Giro 3 00 27 64 · Eksp.: ma-to 8.30-16 fr 8.30-15.30

Dato 3. juni 1998

Løbenr. TM0058

Grundnotat vedrørende forslag til Rådets direktiv (EF) om stikprøvekontrol af trafikikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes på Den Europæiske Unions veje, Kom (98)117.

1. Baggrund og indhold.

Direktivforslaget er endnu ikke officielt fremsat, men i det foreløbige forslag er det angivet, at forslaget vil blive fremsat under henvisning til Traktatens artikel 75, stk. 1 og vil skulle vedtages efter artikel 189 C, kvalificeret flertal/samarbejdsprocedure med Parlamentet.

Baggrunden for forslaget er et ønske om at forbedre sikkerhed og miljøbeskyttelse inden for vejtransport i Fællesskabet. Der sigtes også mod at skabe ensartede forhold for så vidt angår kvaliteten af vedligeholdelse af erhvervskøretøjer, som er i anvendelse i Fællesskabet ved at afskrække uansvarlige vognmænd fra at forsøge at opnå en konkurrencefordel ved anvendelse af utilstrækkeligt vedligeholdte køretøjer.

Køretøjer, der kun anvendes i en trafikikker stand, vil være til fordel for både færdselssikkerhed, miljøbeskyttelse og konkurrencelighed.

Med vedtagelsen af direktivet om periodisk syn er det allerede sikret, at erhvervskøretøjer skal til teknisk kontrol i tekniske kontrolcentre én gang om året. På baggrund af den øgede internationalisering af trafikken med erhvervskøretøjer og det forhold, at mange af de tungeste køretøjer kører 150.000 km om året eller mere, anses én kontrol for at være for lidt til at sikre, at erhvervskøretøjer som anvendes på Fællesskabets veje, er tilstrækkeligt vedligeholdt året rundt.

Undersøgelser af antallet af trafikdræbte, hvor lastbiler er indblandet, har vist, at disse køretøjer er indblandet i flere ulykker med dødelig udgang end man kunne forvente på baggrund af antallet af sådanne køretøjer på vejene eller den afstand, de tilbagelægger. Lidt over 6% af alle lastbiler havde alvorlige mangler, som bidrog til ulykken eller til trafikofre. De fleste af disse mangler vedrørte defekte bremsere på grund af utilstrækkelig vedligeholdelse. Ca. 3,4 % af alle dræbte i ulykker med lastbiler kunne undgås, hvis lastbiler blev tilstrækkeligt vedligeholdt hele tiden.

Hvis køretøjsflåden holdes i en god teknisk stand vil det desuden kunne medvirke til en nedbringelse af partikelemissioner fra dieselmotorerne og dermed nedbringe luftforureningen. I direktivforslaget angives det, at en tilstrækkeligt vedligeholdt køretøjsflåde sparer 2 % brændstof og en forholdsmæssig tilsvarende del af CO₂-emissionerne.

Målet om at forbedre kvaliteten af vedligeholdelse året rundt vil delvis kunne nås ved at gennemføre den loypligtige kontrol med kortere intervaller, f.eks. to eller tre gange årligt. Men det ville imidlertid ikke være en garanti for at

standarden blev bibeholdt mellem kontrollerne. Desuden vil det give en ekstra byrde til myndighederne og transportindustrien.

En målrettet indsats mod vognmænd, hvis køretøjer er i dårlig stand, og visuel inspektion af køretøjer (defekte lyssignaler, bremses, nedslidte dæk, sort udstødningsrøg) vil sikre en stor "gevinstkvote" og bidrage til, at offentlige midler udnyttes bedst muligt. Uanmeldte kontroller vil fungere som incitament til bedre vedligeholdelse.

Forslaget omfatter de retlige rammer for syn ved vejkanten af erhvervskøretøjer til transport af passagerer og gods, som benyttes inden for Fællesskabet, dvs. også køretøjer fra 3. lande.

Forslagets anvendelsesområde omfatter ikke almindelige personbiler og varebiler.

Forslaget pålægger medlemsstaterne at supplere den årlige tekniske kontrol med uanmeldte stikprøvekontroller af et repræsentativt udsnit af erhvervskøretøjsflåden på deres veje hvert år. Kontrollen kan finde sted på vejene, i havne, andre steder, hvor køretøjer parkeres, eller hos vognmanden.

Forslaget angiver ikke et bestemt antal køretøjer eller en bestemt andel af køretøjsflåden, som medlemsstaterne skal kontrollere. Den køretøjsflåde, som færdes på en medlemsstats område, varierer fra den ene medlemsstat til den anden (flåden udgøres af køretøjer registreret i medlemsstaten, køretøjer registreret i andre medlemsstater og køretøjer registreret i tredjelande). Der er også forskel på kontrolintervaller og -grundighed i medlemsstaterne og alle andre nationale tiltag som stikprøvekontroller og andre kontroller vil påvirke den generelle vedligeholdelsestilstand for køretøjer på deres veje. Det vil derfor være op til den enkelte medlemsstat at fastlægge omfanget af kontrolprogrammet under hensyntagen til, at det bør stå i forhold til den generelle vedligeholdelsestilstand af erhvervskøretøjer på medlemsstatens område.

Stikprøvekontroller skal udføres uden hensyntagen til førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registreringsland.

Fremgangsmåden ved kontrol af et køretøj er i første omgang en visuel inspektion af køretøjet, dernæst en overfladisk inspektion af det holdende køretøj, herunder en kontrol af køretøjets dokumentation (f.eks. kontrol af, om køretøjet har gennemgået den lovpligtige tekniske kontrol - periodisk syn), og endelig - hvis det skønnes nødvendigt - en nøjere inspektion af køretøjet. Denne inspektion svarer for så vidt angår forurening til den, der anvendes ved periodisk syn.

Hvis det skønnes, at køretøjets vedligeholdelsesstand er så dårlig, at der er grund til yderligere undersøgelser, kan køretøjet sendes til kontrol hos et godkendt kontrolcenter (i Danmark vil det typisk være en synshal hos Statens Bilinspektion).

Hvis det ved kontrollen på vejen konstateres, at køretøjet ikke opfylder kravene i direktivforslaget - eller hvis det ikke godkendes ved en senere teknisk kontrol hos et godkendt kontrolcenter, og derfor må anses for at udgøre en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, kan køretøjet pålægges et øjeblikkeligt køreforbud på offentlige veje.

Ændringer, der er nødvendige for at tilpasse de tekniske standarder for stikprøvekontrollerne, som anført i bilag II til direktivforslaget, skal forelægges for Udvalget for Tilpasning til den Videnskabelige og Tekniske Udvikling, der er nedsat i henhold til direktivet om periodisk syn.

Direktivforslaget indeholder også bestemmelser om sanktioner, uden dog at præcisere hvem disse sanktioner skal rettes imod.

Det skønnes ud fra erfaringer fra Det Forenede Kongerige, at de samlede omkostninger for myndigheder i Fællesskabet, hvis forslaget vedtages, vil ligge på ca. 40-60 mio. ECU årligt.

En vognmands omkostninger skal stå i forhold til vedligeholdelsestilstanden for hans køretøjsflåde. Vognmænd har også et produktionstab i form af et standset køretøj. Hvis vognmændenes samlede omkostninger antages at være ca. dobbelt så høje som myndighedernes, udgør de ca. 80-120 mio. ECU årligt. Hertil kommer omkostninger til reparationer og bøder. De samlede omkostninger for Fællesskabet som helhed vil være på ca. 120-180 mio. ECU.

En præcis vurdering af besparelserne ved forslaget er forbundet med visse vanskeligheder.

Hvis man går ud fra, at lastbiler er skyld i ca. 20% af de 45.000 trafikofre i Fællesskabet pr. år, og at de 3,4% af disse ofre kunne undgås ved at sikre, at køretøjerne altid holdes i en god teknisk stand, så kunne den størst mulige økonomiske besparelse opgøres til ca. 306 mio. ECU pr. år. Det er dog næppe realistisk, at forslaget vil medføre mere end det halve af denne besparelse, dvs. et beløb på ca. 150 mio ECU pr. år.

Det anslås, at en tilstrækkeligt vedligeholdt køretøjsflåde sparer 2% brændstof (svarende til en besparelse på 1 mia. ECU pr. år) og en forholdsmæssig tilsvarende del af CO₂-emissionerne. Hvis man antager, at stikprøvekontrollerne på vejene bare er 50% effektive til at forbedre køretøjsflådens tekniske stand, spares der 1% brændstof svarende til en besparelse på 500mio. ECU årligt.

Hvis man lægger brændstofbesparelsen og besparelsen ved færre trafikofre sammen, kommer man frem til en skønnet besparelse på ca. 650 mio. ECU. Dette tal omfatter stadig ikke besparelserne i form af mindre miljøforurening. Når det sammenholdes med omkostninger på højst 120 mio. ECU, må det konstateres, at forslaget medfører en nettogevinst for Fællesskabet.

2. Gældende dansk ret.

Reglerne om syn af køretøjer fremgår af §§ 77 og 78 i færdselsloven, jf. lovbkg. nr. 735 af 24. august 1992 med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 916 af 8. december 1997 om registrering og syn af køretøjer mv.

Ifølge lovens § 77 kan politiet standse et køretøj og bl.a. lade det undersøge for fejl og mangler. Lovens § 78 vedrører periodisk syn.

3. Høring.

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Politiforbund, Danske Vognmænd, De Danske Bilimportører, Dæk Specialisternes Landsforening, Entreprenørforeningen, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Foreningen af Politimestre i Danmark, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Specialarbejderforbundet i Danmark, Speditørforeningen, Transportrådet, Turistvognmændenes Landsforening, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening.

Følgende organisationer har ikke svaret:

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, De Danske Bilimportører, Dæk Specialisternes Landsforening, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Specialarbejderforbundet i Danmark, Speditørforeningen, Transportrådet, Turistvognmændenes Landsforening.

Følgende organisationer har ingen bemærkninger til forslaget:

De Danske Bilimportører, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening har afgivet et samlet høringssvar. Disse organisationer tillægger direktivforslagets sigte om, at landevejskontrollen skal ske på et mere ensartet niveau og måde stor og afgørende betydning og henviser bl.a. til, at det af forslaget fremgår, at kontrollerne skal være repræsentative og gennemføres uden hensyntagen til førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registreringsland, samt at der er foreskrevet en indberetningspligt fra de kompetente myndigheder til Kommissionen. Dette vil efter organisationernes mening sikre ens konkurrencevilkår.

Organisationerne finder desuden fremgangsmåden ved kontrollerne korrekt, ligesom den beskrevne checkliste (bilag I) samt de beskrevne tekniske krav efter deres opfattelse vil være medvirkende til at sikre ensartede, velbegrundede kontroller. I den forbindelse påpeges det, at checklisten bør være let læselig og let forståelig for både transportører og chauffører.

Endelig påpeges det, at vognmandens produktionstab ved et standset køretøj ifølge Kommissionen er anslået til det dobbelte af myndighedernes.

I den forbindelse anføres det, at unødige produktionstab som følge af harmoniserede kontroller bør begrænses mest muligt. På denne baggrund bør der derfor i indstillingerne til forslaget anføres en passus, hvorefter man fra dansk side arbejder for, at erhvervets produktionstab ved kontrollerne begrænses mest muligt.

Endvidere anføres det, at der i den danske version af forslaget fejlagtigt anvendes begrebet "vognmænd". Det må være en fejl, da direktivets anvendelsesområde ikke skelner mellem erhvervsgrupper, men alene på køretøjet der anvendes.

Dansk Politiforbund hilser alle initiativer til forbedring af færdselssikkerheden velkommen og bemærker desuden, at forslaget efter deres opfattelse kan gennemføres med hjemmel i færdselslovens § 77.

Foreningen af Politimestre i Danmark tilslutter sig ønsket om at bedre færdselssikkerheden.

Foreningen anfører, at de stikprøvevise syn må forudsætte, at politiet medvirker til standsning af de pågældende køretøjer. Foreningen forudser en vis stigning i politiets arbejde, hvis de stikprøvevise syn overstiger de kontroller, der allerede finder sted i medfør af færdselslovens § 77. Foreningen gør opmærksom på, at det kan være vanskeligt at honorere en sådan stigning under de nuværende personalemæssige forhold.

Landsforeningen Danmarks Bilruter stiller sig positivt overfor sigtet med forslaget og ser det desuden som et skridt i retning af sikring af lige vilkår mellem alle udøvere af gods- og bustransport i EU-landene.

For foreningen er det dog af afgørende betydning, at de foreslåede vejkontroller kommer til at foregå på helt det samme tekniske grundlag, hvorfor man mener, at der bør være klare og veldefinerede kriterier for indgriben overfor køretøjerne og deres førere og ejere.

Foreningen anbefaler desuden en administrativ enkel måde at indberette og rapportere de foretagne kontroller på.

Turistvognmændenes Landsforening kan ikke støtte det fremsatte forslag, idet det som udgangspunkt er foreningens opfattelse, at syn og kontrol af køretøjer bør foretages i køretøjernes registreringsland.

Foreningen bemærker, at det generelt fremgår af argumentationen i begrundelsen for forslaget, at man primært har taget udgangspunkt i de for lastbilers og godstransporten gældende forhold.

Foreningen oplyser, at produktionstab for en turistbus fyldt med passagerer ikke kan opgøres på samme måde som for lastbiler, idet der vil være tale om et efterfølgende produktionstab som følge af, at passagererne har fået et uheldigt indtryk af busselskabet.

Der er efter foreningens opfattelse tvivl om direktivets anvendelsesområde, dvs. hvilke køretøjer, der reelt er omfattet af direktivet. Nogle beskrivelser er rettet mod køretøjets art, mens andre overvejelser er baseret på køretøjernes anvendelse.

Sammenfattende er det foreningens opfattelse, at der synes at være tale om et forslag, der er udformet med udgangspunkt i forholdene for lastbiler og godstransport, og som man så mener også skal være gældende for persontransport uden i øvrigt at skele til, at der er stor forskel på de to transportformer og de forhold, der er af væsentlig betydning for de pågældende brancher.

Det er derfor foreningens opfattelse, at forslaget ikke kan vedtages i den nuværende udformning, såfremt det er meningen, at det ligeledes skal være gældende for busser.

Entreprenørforeningen. Entreprenørforeningens Mobilkrangruppe har ikke problemer med direktivforslaget, idet det bemærkes, at den nuværende danske lovgivning allerede tager højde for og muliggør de i forslaget nævnte tiltag, hvorfor yderligere afgiftskrævende dansk eller europæisk særlovgivning på området ikke anses for nødvendig eller acceptabel.

Erhvervenes Transportudvalg er positivt indstillet overfor forslaget, idet udvalget bemærker, at det er vigtigt at fastholde, at omfanget af disse kontroller skal fastlægges på en sådan måde, at det produktionstab, som er forbundet med kontrollerne, ikke får en stigende karakter.

Udvalget gør opmærksom på, at der i den danske oversættelse af direktivet konsekvent er brugt ordet "vognmænd". Dette kunne give anledning til den antagelse, at firmabiler ikke er omfattet af direktivet.

Forbrugerrådet finder det positivt, at man vil supplere den årlige kontrol af erhvervskøretøjer med en stikprøvekontrol.

Forbrugerrådet finder det uhensigtsmæssigt, at der ikke angives et bestemt antal køretøjer eller en bestemt andel af køretøjerne som medlemsstaterne skal kontrollere. Rådet finder det afgørende, at det angives, hvor stor en procentdel af køretøjerne, der bør kontrolleres afhængig af køreflådens størrelse i medlemslandene.

Forbrugerrådet mener, at der bør ske en obligatorisk udveksling af informationer mellem de enkelte medlemslande, således at man har mulighed for hurtigt at gribe ind overfor køretøjer fra samme vognmand, som kan have de samme sikkerhedsmæssige problemer.

Forbrugerrådet kan ikke tilslutte sig en indførelse af en stikprøvekontrol som en erstatning for den traditionelle metode, dvs. via den lovpligtige tekniske kontrol.

Forbrugerrådet finder ikke at udstedelse af et "kvalitetscertifikater" til vognmænd, der viser gode resultater ved den årlige tekniske kontrol, er en mulig vej til at højne standarden af køretøjerne på vejen.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

For indeværende er det vurderingen, at forslaget ikke kræver lovændring, idet forslaget forventes at kunne gennemføres i form af administrative forskrifter inden for rammerne af færdselslovens §§ 77 og 78.

Overtrædelser konstateret ved stikprøvekontrollerne skal indgå i Vejtransportrådets vurdering af tildeling og fratagelse af tilladelser.

Det er muligt, at der vil skulle ske visse beskedne investeringer til måleudstyr m.v.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser.

Forslaget vil kunne medføre en højere grad af færdselssikkerhed. Forslaget vil kunne indebære et vist produktionstab for vognmænd, der udsættes for stikprøvekontroller. Forslaget vurderes i øvrigt set i et samlet perspektiv lønsomt. Se nærmere under beskrivelsen under punkt 1.

(Løbenr. 5725)