

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 97)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	18. oktober 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Kommissionens direktiv om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 96/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Forslaget forventes at blive sat til afstemning i Revisionskomiteen den 25. oktober 2000.

Trafikministeriet

Notat

Folketingets Europaudvalg

Dato

: 17. oktober 2000

Folketingets Trafikudvalg

Forslag til Europa-Kommissionens direktiv om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 96/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Der henvises til vedlagte grundnotat.

Forslaget vil efter det oplyste blive sat til afstemning på et møde i Revisionskomiteen den 25. oktober 2000.

På mødet vil Danmark foreslå, at vedtagelse af en udvidelse af kontrol med hastighedsbegrænsere afventer Kommissionens rapport, og såfremt der ikke er flertal herfor at stemme for det foreliggende forslag. Samtidig vil Danmark arbejde for, at ikrafttrædelsesdatoen ændres fra 1 år til 2 år af hensyn til rettidig implementering i dansk ret.

Dato : 17 . oktober 2000
:
:
:

Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Kommissionens direktiv om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 96/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget fremsættes under henvisning til artikel 8 i direktiv 1996/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og vedtages efter revisionskomiteproceduren (3 a). Forslaget forventes at blive sat til afstemning på et møde i Revisionskomiteen den 25. oktober 2000.

De foreslåede ændringer er alene ændringer af bilagene til nævnte direktiv.

Formålet er at fremme færdselssikkerheden og miljøet samt at sikre lige konkurrencevilkår. Køretøjer, der fremføres med en højere hastighed end hastighedsbegrænserens maximum, udgør en større færdselssikkerhedsmæssig risiko og bidrager til en forøget forurening, ligesom de virksomheder, der anvender køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med reglerne om hastighedsbegrænsere, vil kunne opnå en konkurrencemæssig fordel i forhold til virksomheder, der anvender køretøjer, som er i overensstemmelse med reglerne herom.

Baggrunden for forslaget er, at det er konstateret ved undersøgelser i medlemslande, at kun en tredjedel af de undersøgte køretøjer havde en korrekt fungerende hastighedsbegrænser. I en anden tredjedel var den indstillet til en for høj hastighed, og i en fjerdedel af tilfældene fungerede hastighedsbegrænseren ikke.

Forslaget supplerer de regler, der er fastsat i direktiv 96/96/EF, bilag II, om årlig kontrol af , at der forefindes en hastighedsbegrænsende anordning, hvis den er påbudt, at den hastighedsbegrænsende anordnings installationsplade er gyldig, og at den hastighedsbegrænsende anordnings forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt.

Forslaget indebærer, at der fremover også skal udføres en kontrol af,

- at den indstillede hastighed i den hastighedsbegrænsende anordning svarer til den tilladte maximale hastighed, som er fastsat i direktiv 92/6/EØF, henholdsvis 90 km/t for lastbiler og 100 km/t for busser, og at den hastighedsbegrænsende anordning forhindrer de omfattede køretøjer i at overskride disse forudindstillede hastigheder.
- hastighedsoverskridelses-datafilen, om den maksimalt tilladte hastighed har været overskredet, hvis køretøjet er udstyret med digital fartskriver i henhold til Rådets Forordning 3821/85 om kontrolapparatet (fartskriver) inden for vejtransport, som nye køretøjer skal udstyres med fra år 2002.

Forslaget, som er dateret 01.04.2000 har ikke tidligere været forelagt medlemslandene i skriftlig form.

2. Gældende dansk ret

Bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr m.m. samt bestemmelser om autorisation, installation m.m. af hastighedsbegrænsere fremgår af færdselslovens §§ 68 og 68 a samt bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser, senest ændret ved bekendtgørelse nr. 267 af 6. maj 1999.

Bestemmelser om kontrol af køretøjer, herunder hastighedsbegrænsere, fremgår af færdselslovens § 78.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har iværksat en høring af de berørte myndigheder og organisationer.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget kræver som udgangspunkt ingen lovændring, men vil medføre ændringer i den underliggende bekendtgørelse. Hvis det besluttet, at der skal indføres brugerbetaling, og at Statens Bilinspektion tillige skal udføre denne kontrol, vil det kræve ændring af færdselsloven.

Såfremt det besluttet, at SBI fremover skal udføre denne kontrol, skønnes det at ville medføre statsfinansielle konsekvenser i form af udgifter til anskaffelse af udstyr på ca. 2 mio. kr., hvortil kommer årlige driftsudgifter, der anslås til ca. 1 mio.kr., der vil kunne dækkes af ændringer i synsprisen.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet, idet der allerede er fastsat regler om kontrol af hastighedsbegrænsere på fællesskabsniveau, hvorfor bestemmelser om udvidet kontrol heraf ligeledes bør fastsættes på EU-niveau.