



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.6.2002  
KOM(2002) 351 endelig

2001/0135 (COD)

Ændret forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af  
hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens  
artikel 250, stk. 2)

Ændret forslag til

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

**om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet<sup>1</sup>**

**(EØS-relevant tekst)**

### **1. BAGGRUND**

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2001) 318 - 2001/0135 (COD)) ifølge traktatens artikel 71:	14. juni 2001
Udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg:	28. november 2001
Udtalelse fra Europa-Parlamentets førstebehandling:	7. februar 2002

### **2. FORSLAGETS FORMÅL**

Kommissionens meddelelse om færdselssikkerhed fra marts 2000 (KOM(2000) 125 endelig udgave) fik en positiv modtagelse både i Europa-Parlamentets beslutning og i Rådets resolution herom, idet hastighedsbegrænsende anordninger blev fremhævet som en af de mest omkostningsgunstige foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden. På denne baggrund har Kommissionen foreslået at udvide anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF, således at der kræves hastighedsbegrænsende anordninger indstillet til maks. 90 km/h på små lastbiler mellem 3,5 og 12 ton (klasse N2) og til maks. 100 km/h på små busser med mere end 8 siddepladser inklusive førerens plads og en totalvægt på over 10 ton (klasse M2 og delvis klasse M3). Lastbiler over 12 ton (klasse N3) og personbiler på over 10 ton (resten af klasse M3) er allerede omfattet af direktiv 92/6/EØF.

Kommissionen har ligeledes foreslået eftermontering af sådanne anordninger således at forslaget får større virkning og man undgår markedsforvridning.

### **3. KOMMISSIONENS HOLDNING TIL EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG**

Af Europa-Parlamentets 10 ændringsforslag har Kommissionen accepteret 2 ændringsforslag (ændringsforslag nr. 4 og 6), eventuelt med visse formelle og formuleringsmæssige ændringer, 3 ændringsforslag (nr. 5, 7 og 10) i princippet og 1 ændringsforslag (nr. 9) delvis; 4 ændringsforslag er afvist (nr. 1, 2, 3 og 8).

---

<sup>1</sup> EFT C 270 E af 25.9.2001, s. 77.

### 3.1. *Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret*

Ændringsforslag nr. 4 giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte en lavere maksimalhastighed for den hastighedsbegrænsende anordning i køretøjer til transport af farligt gods.

Ændringsforslag nr. 6 åbner mulighed for en mere smidig gennemførelse for så vidt angår de letteste køretøjer (M2 samt N2 på 7,5 ton og derunder). Kommissionen accepterer dette som artikel 4, stk. 3, i det ændrede direktiv 92/6/EØF med følgende ændring af formuleringen, der tydeligere udtrykker de omfattede kategorier og begrænsningen til den nationale område:

"Indtil fem år efter direktivets ikrafttræden kan en medlemsstat bestemme, at artikel 2 og 3 ikke finder anvendelse på køretøjer i klasse M2 og køretøjer i klasse N2 med en totalmasse på over 3,5 ton men ikke over 7,5 ton, når køretøjerne er registreret på dens område og ikke færdes på nogen anden medlemsstats område."

### 3.2. *Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret delvis eller i princippet*

Ændringsforslag nr. 5 skelner mellem køretøjer, der allerede er omfattet af artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/6/EØF som ændret, og køretøjer, der bliver omfattet af artikel 4, stk. 2, efter ændringen. Kommissionen accepterer dette med nedenstående ændring i artikel 4, stk. 2, nemlig at datoerne afpasses efter det accepterede ændringsforslag nr. 6, og det gøres tydeligere, at eftermonteringen kun skal gælde for køretøjer, der opfylder Euro 3-emissionskravene:

For motorkøretøjer i klasse M2, motorkøretøjer i klasse M3 med en totalmasse på over 5 ton, men ikke over 10 t, og for køretøjer i klasse N2, gælder artikel 2 og 3:

for køretøjer registreret fra den [første dag i første måned efter udgangen af det andet år efter direktivets ikrafttræden]

- med virkning fra den [første dag i første måned efter udgangen af det andet år efter direktivets ikrafttræden]

for køretøjer, der opfylder grænseværdierne i Rådets direktiv 88/77/EF som ændret<sup>2</sup> og er registreret mellem den 1. oktober 2001 og [første dag i første måned efter udgangen af det andet år efter direktivets ikrafttræden],

- med virkning senest fra den [første dag i første måned efter udgangen af det tredje år efter direktivets ikrafttræden], hvad angår køretøjer, der benyttes til både national og international kørsel

- med virkning senest fra den [første dag i første måned efter udgangen af det fjerde år efter direktivets ikrafttræden], hvad angår køretøjer, der kun benyttes til national kørsel."

---

<sup>2</sup> Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33), senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/27/EF af 10. april 2001 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 88/77/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof (EØS-relevant tekst) (EFT L 107 af 18.4.2001, s. 10).

Ændringsforslag nr. 7 giver mulighed for fortsat brug af nationale krav ved godkendelse af hastighedsbegrænsende anordninger, indtil direktivet træder i kraft. Dette accepterer Kommissionen, idet dog datoen rettes ind efter de øvrige datoer:

"De hastighedsbegrænsende anordninger, der er omhandlet i artikel 2 og 3, skal opfylde de tekniske specifikationer, som er fastsat i bilaget til direktiv 92/24/EØF<sup>3</sup>. Dog kan alle køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, og som er registreret før den [første dag i første måned efter udgangen af det andet år efter direktivets ikrafttræden], fortsat være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger, der opfylder de tekniske specifikationer, som de kompetente nationale myndigheder har fastsat."

Ændringsforslag nr. 10 vedrører datoen for medlemsstaternes gennemførelse af direktivet. Dette accepterer Kommissionen, idet dog datoen rettes ind efter de øvrige datoer:

"Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [første dag i første måned efter udgangen af det andet år efter direktivets ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom."

Ændringsforslag nr. 9 omhandler en rapport fra Kommissionen om intelligent farttilpasning (Intelligent Speed Adaptation - ISA) og hastighedsbegrænsende anordninger om 18 måneder. Kommissionen kan acceptere en undersøgelse i forbindelse med trafiksikkerheden frem til 2010, men ikke som en særskilt rapport, også fordi 18 måneder under alle omstændigheder er alt for kort tid til nogen meningsfyldt evaluering. Derfor accepterer Kommissionen en ny artikel 6 med følgende formulering:

"Som led i handlingsprogrammet for trafiksikkerhed 2002-2010 undersøger Kommissionen følgerne for trafiksikkerheden og vejtrafikken af, at de hastighedsbegrænsende anordninger, der benyttes i køretøjer i klasse M2 og i køretøjer i klasse N2 med en totalmasse på 7,5 ton og derunder, tilpasses til de værdier, der er fastsat i dette direktiv.

Kommissionen fremsætter om nødvendigt passende forslag."

### 3.3. *Ændringsforslag, som Kommissionen ikke har accepteret*

Kommissionen kan ikke acceptere ændringsforslag nr. 1, 2 og 3, da de ikke gør teksten tydeligere.

Kommissionen kan ikke acceptere ændringsforslag nr. 8 om tidsbegrænset mulighed for tilsidesættelse af den hastighedsbegrænsende anordning. Efter Kommissionens opfattelse har en tidsbegrænset hastighedsoverskridelse ikke nogen teknisk løsning, og den vil gøre håndhævelse vanskeligere.

## 4. **ÆNDRET FORSLAG**

Med henvisning til artikel 250, stk. 2, i EF-traktaten ændrer Kommissionen sit forslag som beskrevet ovenfor.

---

<sup>3</sup> Rådets direktiv 92/24/EØF af 31. marts 1992 om hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser (EFT L 129 af 14.5.1992, s. 154).