

EUROPAUDVALGET
Alm. del - bilag 1292 (offentligt)

Fiolstræde 17 ■ Postboks 2188 ■ DK - 1017 København K
Telefon: 77 41 77 41 ■ Telefax: 77 41 77 42 ■ Email: fbr@fbr.dk

Europaudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K



Udgiver af
Tænk+Test

Villy Dyhr
Dok. 18678/ph

18. september 2003

Møde i Europaudvalget 19. september 2003

På Europaudvalgets møde fredag den 19. september 2003 kl. 10 behandles Rådsmøde (konkurrencevne) den 22.-23. september 2003. Forbrugerrådet skal hermed kommentere enkelte af punkterne på dagsordenen.

Pkt. 5. Direktiv om fodgængerbeskyttelse KOM(03)67 - politisk enighed

Forbrugerrådet er ikke enig i indholdet i udkast til direktiv om fodgængersikkerhed. Udkastet er ikke en forbedring i forhold til den frivillige aftale, der tidligere blev indgået med branchen. Det er Forbrugerrådets opfattelse, at DG Enterprise bør forbedre udkastet betydeligt i tråd med Forbrugerrådets høringssvar af 30. august 2001 og ANEC's og BEUC's høringssvar af 4. november 2002 og 10. februar 2003, se vedlagte dokumenter.

Pkt. 6. Kommissionens meddelelse om europæisk aftaleret KOM(03)68 - rådsresolution

Som udgangspunkt mener Forbrugerrådet ikke, at der er behov for en generel aftaleret - man bør derimod fortsat arbejde med sektorspecifik lovgivning samt styrke samarbejdet mellem klagenævn på tværs af grænserne.

Forbrugerrådet kan kun støtte en harmonisering, såfremt de grundlæggende beskyttelsesregler inden for aftaleretten fastholdes, og reglerne harmoniseres med det højeste beskyttelsesniveau som fællesnævner.

Hvad angår forslaget om at kombinere forskriftsmæssige instrumenter som forordninger, direktiver mv. med ikke-forskriftsmæssige foranstaltninger som frivillige aftaler og lign., vil anvendelsen af sidstnævnte i høj grad kræve konsekvent involvering af forbrugerorganisationerne.

./ Høringssvar af 7. april 2003 til Justitsministeriet vedlægges.

Med venlig hilsen

Rasmus Kjeldahl
Direktør

Villy Dyhr
Chef for Politisk Afdeling

Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K
att.: kontorchef Ib Rasmussen

17. august 2001
HA/

Vedr. Høring om forbud mod farlige "safarigitre" mv.

Forbrugerrådet har modtaget skrivelse af 27. juni 2001, J.nr. 2001-5030-49 vedr. safarigitre. Forbrugerrådet kan klart tilslutte sig Færdselsstyrelsen forslag om at forbyde safarigitre af metal, og finder det ligeledes meget positivt, at forbudet allerede tænkes inført med virkning fra 1. april 2002.

Allerede i 1996 har Forbrugerrådet i skrivelse af 22. august til Færdselsstyrelsen ønsket klare sikkerhedskrav for safarigitre i form af en godkendelse, da man allerede dengang var bekendt med de alvorlige konsekvenser disse indretninger kunne have for fodgængere og cyklister. Siden har vores europæiske forbrugerorganisation BEUC arbejdet henimod en bedre sikkerhed for fodgængere, og Forbrugerrådet hilser derfor Færdselsstyrelsens forslag velkomment. Det er ligeledes Forbrugerrådets håb, at der på sigt kan skabes enighed om dette i hele EU, og at der samtidig kan skabes enighed om udformning af mere sikre fronter på biler. Resultaterne fra de europæiske crash tests udført af EuroNCAP viser tydeligt, at der er brug for udvikling på dette område.

Venlig hilsen

Helen Amundsen
Ingeniør

Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
Postboks 9039
1304 København K
Att: Civilingeniør Lars Klit

30. august 2001
HA/

**Vedr. Høring om forslag til aftale mellem bilindustrien og EU-kommissionen om
"beskyttelse af fodgængere" KOM(2001) 389**

Forbrugerrådet har modtaget Færdselsstyrelsens brev af 13. august 2001, j.nr. 2001-722/1-55 og har følgende bemærkninger.

Forbrugerrådet finder det meget betænkeligt, at et vigtigt sikkerhedsområde som "beskyttelse af fodgængere" bliver genstand for co-regulation, der er en forholdsvis ny og uprøvet metode i Kommissionen.

Regulering af "beskyttelse af fodgængere" har været diskuteret i mere end 10 år, og Kommissionen har flere gange annonceret, at der ville blive udstedt et direktiv på området. Den videnskabelige komité, hvor også bilindustrien har adgang til informationerne, har arbejdet med testmetoder i mere end ti år, så området er ikke nyt for bilindustrien. De fastsatte årstal i den frivillige aftale for, hvornår de respektive krav skal være opfyldt, er derfor helt uacceptable. Der findes allerede biler på markedet (Honda Civic), der opfylder 75% af de krav, man er kommet frem til i EEVC.

Ydermere giver etableringen af et overvågningsudvalg, der skal evaluere aftalen årligt, ingen garanti for, at aftalens punkter efterleves, i den form udvalget er beskrevet i aftalen. Der mangler en beskrivelse af udvalgets sammensætning, kun bilindustrien er nævnt som deltager, udvalgets kompetence samt udvalgets sanktionsmuligheder. Uden en beskrivelse af disse punkter er det umuligt at vurdere, om et sådant udvalg vil kunne sikre en overholdelse af aftalen.

På baggrund af de nævnte problemstillinger er det derfor Forbrugerrådets klare opfattelse, at en frivillig aftale med bilindustrien ikke er den rigtige vej at gå for at opnå en bedre beskyttelse for fodgængere. Derimod så Forbrugerrådet hellere, at der udstedes et direktiv, hvor samtlige krav udarbejdet af EEVC implementeres .

Med venlig hilsen

Helen Amundsen
Ingeniør



Ref: JM/414-2002/as

Brussels, 4th November 2002

Dear Commissioner,

Subject: Draft Directive on pedestrian safety

We are writing to you on behalf of BEUC, the European Consumers' Organisation, and ANEC, the European Consumer Voice in Standardisation, as we understand a draft proposal on a directive on pedestrian safety is going through interservice consultation.

While we are pleased that the Commission is delivering its promise to issue legislation by the end of 2002, we are very disappointed with the content of the proposal.

As you may be aware we did not like the voluntary agreement reached between ACEA and the Commission earlier this year. The voluntary agreement failed to implement with certainty the state of the art pedestrian protection crash tests developed and scientifically validated by the European Enhanced Vehicle Safety Committee (EEVC). The EEVC tests were developed through a research programme that has been running for 22 years and in which the EU and the Member States invested more than 10 million euros of public funding.

In the first phase of the agreement, only two (lower leg, one head test) of the four tests proposed by EEVC (lower leg, upper leg, adult head, child head) would be required. The removal of the upper leg tests is believed to result in failure to protect the upper leg of pedestrians as well as to lead to pelvic injuries. The combination of the child and adult head tests into one "average" mass head test would significantly reduce the effectiveness of the tests, as it would underestimate the risks posed to both child and adult heads.

Not only would Phase one just require two tests, the severity of the tests would also be weaker than the EEVC tests. The level of protection offered by the tests in this first phase would be around 30% of the level of protection offered by full implementation of the EEVC requirements.

.../...

BEUC - Bureau Européen des Unions de Consommateurs - The European Consumers' Organisation
Avenue de Tervueren 36, bte 4, B-1040 Bruxelles, Tél: (+32-2) 743 15 90, Fax: (+32-2) 740.28.02
E-mail : consumers@beuc.org - Website: www.beuc.org

ANEC - European Association for the Co-ordination of Consumer Representation in Standardization
Avenue de Tervueren 36, bte 4, B-1040 Bruxelles, Tel: +32 2 743 24 70, Fax +32 2 706.54.30
E-Mail: anec@anec.org, Internet: http://www.anec.org

Under the second phase of the agreement, the industry would commit to comply by 2010 with the full EEVC requirements or with other measures of equivalence (equal protective effects). But these measures of equivalence do not exist, and would just cause more delays and excuses for the car industry not to introduce the EEVC tests. They make the adoption of EEVC tests uncertain – while the main rationale for legislation was to make them certain!

We were also quite surprised by the timescale, as the Honda Civic on EU roads now already meets 80% of the EEVC requirements.

Finally, we were very concerned that the European Parliament was only consulted on the voluntary agreement, while it has co-decision in transport. We hope that this kind of agreement is not an example of what the Commission means with the new approach towards legislation as proposed in the White Paper on governance.

The draft proposal for a directive

We were pleased that the European Parliament called on the Commission to issue a directive in 2002. But we are not at all happy with how this issue has progressed. Again, the car industry has been extensively consulted but not consumers or safety organisations.

Although we have not seen the final draft proposal, we understand that it offers no qualitative improvement compared to the voluntary agreement. The only difference between the voluntary agreement and the draft legislation is that the EEVC tests are allowed as an alternative in Phase one.

Car manufacturers will have little incentive to implement the four EEVC tests in Phase two because the draft legislation again allows them “other measures which have at least equal protective effects”. In addition Phase two is subject to a feasibility study of EEVC or alternatives, which means that it is not even certain that the second phase will take place.

The draft legislation proposed does not offer improved pedestrian safety with respect to the voluntary agreement but takes on board all the weaknesses of the voluntary agreement and fails to implement, with certainty, the four EEVC tests.

We call on you to ensure that the four EEVC tests are made mandatory for new types of cars. This could save 2000 lives each year at EU level.

We would also ask you that in future we would be consulted and be able to participate effectively in the decision making process. We have so far had no contact with DG Enterprise or DG TREN on the draft directive.

Thank you for taking our concerns into account.

Yours sincerely,

Jim Murray
BEUC Director

Dr Gottlobe Fabisch
ANEC Secretary-General



Ref.etsc/02200351/go

10th February 2003

Dear Commissioner,

Adoption by the College of a proposal for a Directive on pedestrian protection: 11 February 2003

We are writing on behalf of safety and consumer organisations across Europe to urge you to reject the weak and unacceptable draft Directive on safer cars fronts for vulnerable road users proposed by DG Enterprise Commissioner Erkki Liikanen.

ETSC, BEUC and ANEC¹ have been calling for a very long time now for legislation making the EEVC pedestrian crash tests mandatory for new types of cars. We recently wrote to you to express our deepest concerns² that while the car industry has been extensively consulted, we have officially been refused access to a text of the draft Directive by the automotive unit of DG Enterprise. We are very concerned about this undemocratic decision-making process and the fact that European consumers and safety organisations have not been allowed to express the position of their members on the detail of such an important road safety issue.

As we understand it, the draft Directive, which is expected to be submitted to the College this week, requires Stage 2 (EEVC or equivalent test methods) for new types of cars in 2015 but subject to a feasibility study in 2004: thus rendering it uncertain! We cannot see why the results of 22 years of EU-funded research and development validated in 1993 and used since 1996 in the EU-funded Euro-NCAP car-testing programme should be subject to a feasibility study. We urge you to reject this.

The timescale of 12 years to implement the uncertain second phase (EEVC) is much too lenient (a missed opportunity to save 24, 000 lives) whereas a car on EU roads now, the Honda Civic, already meets 80% of the EEVC requirements.

We urge you to request DG Enterprise to improve this draft Directive by making the state of the art pedestrian performance requirements (EEVC) mandatory and the guaranteed end goal for new car designs, as requested by the European Parliament. This could save up to 2,000 lives annually at EU level. European citizens will not understand why the promised and long-awaited proposal from the European Commission fails to implement state of the art pedestrian tests and puts industrial convenience before their safety.

Yours sincerely,

Jeanne Breen
ETSC

Jim Murray
BEUC

Gottlobe Fabisch
ANEC

¹ ETSC, The European Transport Safety Council; BEUC, The European Consumers Organisation; ANEC, The European Association for the Coordination of Consumer Representation in Standardization.

² ETSC's letter dated from 31 October 2002 and joint BEUC and ANEC letter dated from 4 November 2002.

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Anette Høyrup/
Benedicte Federspiel
Dok. 14744/jt

7. april 2003

Justitsministeriet har med skrivelse af 4. marts 2003 anmodet om Forbrugerrådets bemærkninger til Europa-Kommissionens meddelelse om en handlingsplan for en mere sammenhængende europæiske aftaleret (KOM(2003) 68 endelig af 12. februar 2003).

Indledningsvis skal Forbrugerrådet meddele, at den europæiske forbrugerholdning i sådanne sager koordineres hos vores europæiske forbrugerorganisation, BEUC. Da Europa-Kommissionens frist er den 16. maj 2003, er BEUC kun i gang med at koordinere det fælles svar, og Forbrugerrådet skal fremsende dette til Justitsministeriet, så snart det foreligger.

Umiddelbart er Forbrugerrådet ikke stødt på særlige problemer for handelen over grænserne, der har sit udspring i forskellige aftaleretlige regler. De undersøgelser, som foreligger, peger snarere på, at det er manglende tillid og besværligheder i forbindelse med klager over mangler mv., som er skyld i den beskedne handel over grænserne. Forbrugerrådet finder derfor ikke, at der er behov for en generel aftaleret, men at man fortsat bør arbejde med sektorspecifik lovgivning samt styrke samarbejdet mellem klagenævn på tværs af grænserne.

Det er muligt, at det, som foreslået af Kommissionen, vil være mest praktisk med en kombination af forskriftsmæssige instrumenter som forordninger, direktiver mv., og på andre områder vil være fordelagtigt med frivillige aftaler og lign. Forbrugerrådet skal imidlertid gøre opmærksom på, at en endelig vurdering af hvorvidt det vil være hensigtsmæssigt på dette område at anvende ikke-forskriftsmæssige foranstaltninger i høj grad bl.a. vil hænge sammen med muligheden for en konsekvent involvering af forbrugerorganisationerne.

Forbrugerrådet gør opmærksom på vigtigheden af at opveje fordele og ulemper i forbindelse med en harmonisering af aftaleretten. På miljøområdet har harmoniseringen medført positive resultater, idet EU har fastsat et højt beskyttelsesniveau. Inden for forbrugerretten, som eksempelvis markedsføringsområdet, er det langt mere tvivlsomt, om en harmonisering er

fordelagtig set ud fra et forbrugerbeskyttelsessynspunkt. Også her er det afgørende, hvilket niveau EU lægger sig fast på.

Forbrugerrådet kan kun støtte en harmonisering, såfremt EU fastholder de grundlæggende beskyttelsesregler inden for aftaleretten og i øvrigt bestræber sig på at harmonisere reglerne med det højeste beskyttelsesniveau som fællesnævner. Det fremgår i øvrigt af høringssvarene fra forbrugerorganisationerne, at der bør arbejdes med præceptiv lovgivning.

Til slut skal Forbrugerrådet gentage opfordringen fra forbrugerorganisationerne i forbindelse med høringen over Kommissionens meddelelse: Den europæiske forbrugerorganisation påpegede den manglende undersøgelse af, hvordan aftaleretten fungerer i de enkelte medlemsstater samt opfordrede til, at det videre arbejde koordineres med de initiativer, som Kommissionen drøfter på området, eksempelvis grønpapiret om forbrugerbeskyttelse/god markedsføringsskik.

Med venlig hilsen

Villy Dyhr
Afdelingschef

Anette Høyrup
Cand.jur.

