



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.12.2006
KOM(2006) 809 endelig

2003/0153 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
direktiv om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af
systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer
(rammedirektiv)**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)

1. SAGSFORLØB

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dok. KOM(2003)418 endelig – 2003/0153 (COD):	14.7.2003.
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	28.1.2004.
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	11.2.2004.
Ændret forslag fremsendt:	3.11.2004.
Fælles holdning vedtaget:	11.12.2006.

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

- a) Forslaget vedrører en modernisering af rammedirektiv 70/156/EØF¹ om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil.
- b) Direktiv 70/156/EØF er Det Europæiske Fællesskabs vigtigste retsakt med hensyn til gennemførelsen af det indre marked inden for bilindustrien. Det omfatter dels bestemmelser om en harmonisering af de tekniske bestemmelser vedrørende konstruktion af køretøjer og dele hertil, og dels om udskiftning af medlemsstaternes godkendelsessystemer med en obligatorisk godkendelsesprocedure på fællesskabsplan.

¹ Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil – *De Europæiske Fællesskabers Tidende L 42 af 23.2.1970, s.1.*

Siden vedtagelsen af direktiverne 92/53/EØF², 2002/24/EF³ og 2003/37/EF⁴ kan alle køretøjsklasser nyde godt af fordelene ved den obligatoriske godkendelsesprocedure på fællesskabsplan. Det er udelukkende erhvervskøretøjer⁵, der kun er delvis omfattet af denne procedure. Ét af formålene med dette forslag er at udvide principperne om en godkendelsesprocedure på fællesskabsplan til også at omfatte erhvervskøretøjer.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

3.1. Generelle bemærkninger til den fælles holdning

Rådet hilste Kommissionens forslag til omarbejdelse af rammedirektiv 70/156/EØF velkommen. Rådet så også positivt på de tilføjelser og forbedringer, som dette forslag indeholder i forhold til direktiv 92/53/EØF, der historisk set er den første omarbejdelse af direktiv 70/156/EØF.

Rådet har imidlertid ønsket at omformulere en række artikler for at gøre deres omfang mere klart eller bedre at præcisere gennemførelsesbestemmelserne.

Rådet har indføjet en række nye artikler for at tillade en fremtidig udvikling af nye initiativer i forbindelse med forenkling af fællesskabslovgivningen for bilindustrien. Indføjelsen af disse nye artikler er et klart led i henstillingerne fra gruppen på højt niveau 'CARS 21'.

Rådets drøftelser har gjort det muligt, under hensyntagen til de komplekse typegodkendelsesordninger, der har fungeret siden 1996 og de tilhørende retlige aspekter, at bibeholde en balance mellem kravene til færdselssikkerhed, miljøbeskyttelse og de reelt gennemførlige forhold i industrien. Den fælles holdning er således først og fremmest et kompromis, der er udarbejdet med henblik på at kunne accepteres af alle medlemsstater.

Kommissionen har medvirket ved udarbejdelsen af de nye artikler og omformuleringen af de eksisterende artikler.

Kommissionen kan tilslutte sig teksten i den fælles holdning. Kommissionen ville dog, af hensyn til brugerne, gerne have set en hurtigere indførelse af bestemmelserne vedrørende EU-typegodkendelse af erhvervskøretøjer, dels som led i gennemførelsen af det indre marked og dels for hurtigere at gøre sikkerhedskravene for denne type køretøjer obligatoriske.

² Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992 om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil - *De Europæiske Fællesskabers Tidende L 225 af 10.8.1992, s.1.*

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF - *De Europæiske Fællesskabers Tidende L 124 af 9.5.2002, s.1.*

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF - *Den Europæiske Unions Tidende L 171 af 9.7.2003, s.1.*

⁵ Lette erhvervskøretøjer (indtil 3,5 ton), lastvogne, påhængsvogne, sættevogne og busser.

3.2. Bemærkninger til Europa-Parlamentets ændringsforslag

Rådet har fuldt ud fulgt Kommissionens udtalelse for så vidt angår de ændringsforslag, der blev vedtaget ved førstebehandling i Europa-Parlamentet.

Således er alle de ændringsforslag, der ville have indføjet bestemmelser i rammedirektivet, der ikke ville være forenelige med målsætningerne i forslaget, blevet afvist. Ligeledes er ændringsforslag, der havde forbindelse til områder, der allerede er omfattet af andre EU-retsakter, blevet afvist for ikke at give anledning til retlig usikkerhed.

Rådet har godkendt de af Europa-Parlamentets ændringsforslag, med Kommissionens omformulering, der vedrører selve typegodkendelsen, da disse ændringsforslag udvider omfanget af de oprindeligt fremsatte bestemmelser. De ændringsforslag, der vedrører individuelle godkendelser, er også blevet godkendt.

Rådet har accepteret en omvurdering af grænserne for små serier for at tage hensyn til EU-udvidelsen i maj 2004.

For så vidt angår datoerne for indførelsen af EU-typegodkendelsen har Rådet afvist Europa-Parlamentets forslag om at udsætte alle de af Kommissionen foreslåede datoer, da man finder, at en så betydelig udsættelse vil være til skade for fabrikanterne, der er de første, der vil kunne nyde godt af en harmonisering af de tekniske og administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer.

3.3. Nye bestemmelser, som Rådet har indsat og Kommissionens holdning hertil

Blandt de nye artikler redegør artikel 10A nærmere for gennemførelsen af de prøvninger, der skal finde sted i forbindelse med tildelingen af en typegodkendelse. Der er tale om en væsentlig forenkling af prøvningsmetoderne, da der åbnes op for brug af virtuelle prøvningsmetoder og for, at fabrikanten selv kan fremlægge prøvningsrapporterne.

Artikel 38 ('Udpegelse af og underretning om tekniske tjenester') er blevet fuldstændig omformuleret. Det præciseres, under hvilke betingelser, typegodkendelsesmyndighederne kan udføre de opgaver, der er pålagt de tekniske tjenester og selv kontrollere de prøvninger, der finder sted på fabrikantens anlæg. Rådet har endvidere fastsat betingelserne for vurdering af kompetencerne for de forskellige aktører, der intervenserer i typegodkendelsesproceduren fra udførelsen af de obligatoriske prøvninger over kontrol med produktionens overensstemmelse til stikprøvekontrollen af køretøjer eller komponenter på markedet.

Der er blevet lagt særlig vægt på dele eller udstyr, der monteres, efter at køretøjer er blevet markedsført eller taget i brug, således at de, der kan interferere med køretøjets funktion, ikke vil kunne markedsføres uden først at være godkendt af typegodkendelsesmyndighederne. Der er indsat en ny artikel ('Dele og udstyr, der udgør en betydelig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion') med henblik på at indføre en forenklet godkendelsesprocedure, der er tilpasset typegodkendelsen.

Rådet har foretaget en gennemgribende revision af den af Kommissionen foreslåede tidsplan for så vidt angår gennemførelsen af EU-typegodkendelsen for erhvervskøretøjer. Dette er sket for at give de små og mellemstore virksomheder mere tid til at tilpasse sig de nye bestemmelser. Den nye tidsplan tager også hensyn til, at fristen for medlemsstaternes gennemførelse af direktivet er ændret fra 12 til 18 måneder.

Bilagene til direktivet er blevet ajourført for at tage hensyn til indføjelser af nye artikler samt den nylige ikrafttrædelse af nye særdirektiver.

Kommissionen godkender alle de ændringer, Rådet har foretaget.

4. KONKLUSION

Kommissionen foreslog ved sit oprindelige forslag af 14. juli 2003 at udvide fordelene ved EU-typegodkendelse til at omfatte alle former for køretøjer, herunder erhvervskøretøjer, for hermed endelig at gennemføre det indre marked i bilindustrien. Ud over de betydelige økonomiske fordele, dette betyder for fabrikanterne, har forslaget også interesse, fordi det gør væsentlige sikkerhedsmæssige forbedringer af køretøjerne mulig ved reelt at gøre betingelserne i samtlige direktiver om teknisk harmonisering, der er udarbejdet siden vedtagelsen af direktiv 70/156/EØF, obligatoriske.

For Europas borgere er, ud over de fordele, som et åbent, fælles og konkurrencepræget marked udgør, den væsentlige forbedring af færdselssikkerheden en meget vigtig faktor på et tidspunkt, hvor den internationale trafik af erhvervskøretøjer er stærkt stigende.

Rådet har udtrykt sin støtte til Kommissionens ændrede forslag. Rådet har dog tilføjet en række ændringer, der vil have en positiv indvirkning på typegodkendelsesprocedurerne. Der er endvidere indføjet et antal artikler som reaktion på henstillingerne fra rapporten *CARS 21* med henblik på at forenkle EU-lovgivningen i fremtiden.

Rådet har truffet afgørelse med enstemmighed.

Kommissionen støtter den fælles holdning, som Rådet har vedtaget.