

Dato: 19. august 2008

J. nr.: FS312-000019

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed, KOM(2008) 316.

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Formålet med forordningen er at forenkle typegodkendelsesproceduren for motorkøretøjer, forbedre trafiksikkerheden ved hjælp af krav om avancerede sikkerhedssystemer på køretøjerne, og reducere støj fra dæk og nedsætte CO₂-emissionerne som følge af krav om reduceret rullemodstand for dæk.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 95. Det betyder, at forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Forslaget har tre hovedpunkter:

- 1) Der skal ske en **forenkling** (både for lovgiverne og for brugerne) af typegodkendelsesordningen for motorkøretøjer.
- 2) Der skal i øget omfang indføres krav om **avancerede sikkerhedssystemer** i køretøjerne.
- 3) Der skal indføres særlige skærpede krav til **dæks** rullemodstand, støj, vejgreb og dæktrykovervågning.

Ad 1): Der er tale om en forordning fra Europa-Parlamentet og Rådet, der fastsætter de overordnede rammer for reglerne om typegodkendelse af motorkøretøjer. Det er derefter meningen, at Kommissionen skal udforme de nærmere tekniske regler – i praksis i de fleste tilfælde ved henvisninger til de respektive ECE-regulativer (ECE, Economic Commission for Europe). De tekniske regler skal kunne vedtages efter revisionskomiteproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Kommissionen har med udkastet fulgt en opfordring fra en arbejdsgruppe (CARS21), der i 2006 kom med en rapport, der foreslog forenklinger af det nuværende typegodkendelsesdirektiv. Udkastet er også i overensstemmelse med EU's strategi for forenkling af lovgivningen som annonceret i Kommissionens meddelelse om "ajourføring og forenkling af fællesskabsretten", hvor typegodkendelsessystemet for motorkøretøjer udpeges som et højt prioriteret område for forenkling af fællesskabslovgivningen.

De nævnte ECE-regulativer vedtages i FN-regi i Genève, hvor der findes et system fra 1958 med godkendelse af dele af køretøjer, som EU som helhed også har tilsluttet sig. Systemets formål har oprindeligt været at modvirke handelshindringer mellem landene, men i praksis har det udviklet sig til, at udviklingen af nye krav er sket i ECE-systemet, og reglerne er derefter blevet transformeret til EF-direktiver. På enkelte punkter – især miljø – har der dog ikke kunnet opnås enighed i ECE på et tilstrækkeligt højt niveau, og her har EU selv udformet bestemmelser.

Ad 2): Forslaget angiver, at fremtidige køretøjer skal have ESC-system, elektronisk stabilitetssystem (electronic stability control, alle køretøjer), AEBS, avanceret nødbremsesystem (advanced emergency braking system, kun lastbiler/busser) og LDW, vognbaneskiptalarm (lane departure warning system, kun lastbiler og busser). Det er op til Kommissionen at fastsætte de nærmere tekniske regler (f.eks. ved henvisning til ECE-regulativer, hvor disse eksisterer).

De nye avancerede sikkerhedssystemer skal være med til at opfylde EU's mål om mere sikre veje, som blandt andet beskrives i hvidbogen om europæisk transportpolitik, som blev vedtaget af Kommissionen i 2001 og fastlægger de overordnede retningslinier for et europæisk handlingsprogram for trafiksikkerhed.

Ad 3): Direktivforslaget vedrørende dæk sigter mod at gøre køretøjerne mere miljøvenlige ved at reducere vejstøj og CO₂-emissioner. Forslaget er usædvanlig præcist, idet der nøje fastlægges værdier for rullemodstand, støjniveau og vejgreb for forskellige typer og størrelser af dæk. Det svarer til, at reglerne om bilers luftforurening ligeledes er fastsat i Parlamentets og Rådets forordning.

Udkastet til forordning har forskellige ikrafttrædelsestidspunkter for de forskellige emner. Alle nye køretøjer, der registreres første gang fra den 29. oktober 2014, skal være forsynet med ESC (electronic stability control). Nye busser og lastbiler, der registreres første gang fra den 29. oktober 2015, skal være forsynet med AEBS (advanced emergency braking system) og LDW (lane departure warning). For så vidt angår dæks vejstøj og rullemodstand er der flere forskellige ikrafttrædelsesdatoer afhængig af dæktyper, ligesom der er flere trin i skærpelserne. Kravene træder i kraft 2016-2020.

2. Gældende dansk ret

Der er i forvejen danske regler om typegodkendelse af køretøjer og tekniske krav, der er en følge af de nu gældende EU-regler.

Forslaget til forordningen vil være umiddelbart gældende i dansk ret, når det vedtages. Gennemførelse af forordningen vil ikke kræve dansk lovgivning. Forordningen vil dog kræve en justering af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring med frist den 4. august 2008 hos:

Billbranchen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks AutomobilForhandlerforening, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Forende Danske Motorejere, Frie Danske Lastbilvognmænd, International Transport Danmark, Noah-Trafik.

International Transport Danmark bemærker, at forslaget efter deres mening i høj grad vil bidrage til højnelse af færdselssikkerheden, uden at kompromittere den frie konkurrence i det indre marked. Forankringen i en forordning gør dels, at det er ”ens for alle i EU” og, at udviklings-/implementeringsomkostningerne fordeles over et stort antal køretøjer, og den økonomiske konsekvens må derfor forventes at være acceptabel.

Endvidere noterer ITD med tilfredshed, at de sikkerhedsmæssige aspekter omkring miljøtiltagene vedrørende dækstøj og rullemodstand vægtes højt. ITD mener, at obligatorisk godkendelse af dæks vejgreb i vådt føre er nødvendig.

Regelforenklingen vil ikke berøre ITD's interesser direkte, da den overvejende er vendt mod producenterne. Besparelserne for producenterne bør imidlertid alt andet lige medføre en for køber positiv prisudvikling, og regelforenkling anser ITD generelt som positiv.

Afslutningsvis opfordrer ITD til at der rette fokus mod, at reglerne generelt udformes målrettet mod at stille krav til systemernes ”præstation og effekt” frem for at fastlægge stramme bestemmelser om selve konstruktionen af systemerne. Dette vil sikre producenterne mulighed for udvikling og innovation uden at komme i konflikt med forordningen, til gavn for såvel færdselssikkerhed som miljø.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes at have positive statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. Kommissionen angiver, at små køretøjer vil koste ca. 200 Euro mere som følge af de nye krav, og lastbiler/busser vil koste 2.500 Euro mere.

Disse omkostninger bæres i første omgang af køberne. Kravene vil imidlertid reducere omkostninger til bl.a. brændstof på grund af de nye køretøjers bedre økonomi som følge af dæk med lavere rullemodstand.

For hver enkelt af de nye forslag foreligger der cost/benefit-beregninger, der viser et positivt resultat. Dette betyder, at gevinsten – f.eks. i form af færre eller mindre alvorlige ulykker – er større end omkostningerne. Reduktionen i antal ulykker og alvorligheden af ulykkerne giver en samfundsøkonomisk gevinst.

Miljømæssigt (især støj) er der også foretaget cost/benefit-beregninger, der viser et positivt resultat, når man indregner f.eks. den værdi, der kan tilskrives en reduktion i den støj, som borgerne udsættes for, især i deres bolig.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at målene ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

De tekniske krav ved typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på fællesskabsniveau, og foranstaltninger gennemført af enkelte medlemsstater ville underminere hele systemet for typegodkendelse af motorkøretøjer. For at undgå barrierer for det indre marked er indgreb på EU-plan nødvendigt. På den baggrund er forslaget efter Kommissionens opfattelse i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagets målsætninger, fordi man derved undgår den opsplitning af det indre marked, som eller vil finde sted, og det vil gøre køretøjer mere sikre og miljøvenlige.

Regeringen er enig i, at der bør sikres et højt sikkerhedsniveau og et højt niveau af miljøbeskyttelse. Et fornuftigt sikkerheds- og miljøniveau kan bedst sikres ved, at der er ens regler for hele Fællesskabet, og at

standarden kræves opfyldt ved typegodkendelsen. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positiv overfor Kommissionens forslag. Forordningen vil give administrative forenklinger samt fastsætte nye krav om avancerede sikkerhedssystemer i køretøjer, og skærpede krav til dæks miljøegenskaber.

Regeringen finder dog, at forslaget tillige bør indeholde krav om selehusker på alle pladser i bilen. Selehuskere har et bedre cost/benefit-forhold end de andre sikkerhedsmæssige tiltag.

Forslaget bør også indeholde en tilskyndelse til at få biler testet i henhold til Euro NCAP. Dette kan gøres ved, at bilfabrikkerne kan undlade de obligatoriske EU-kollisionstest (eller tilsvarende ECE-kollisionstest), hvis bilen i Euro NCAP-testen opnår mindst tre stjerner. Herved opnår man, at flere biler bliver testet i henhold til Euro NCAP, hvor der gives en karakter til bilens kollisionssikkerhed, og dermed bliver bedre forbrugeroplysning. Hvis bilen opnår mindst tre stjerner i Euro NCAP, vil den med sikkerhed kunne bestå EU-kollisionstesten.

Kravene til dæks miljøegenskaber må ikke generelt forringes under forhandlingerne.

Endelig finder Regeringen, at det er muligt at indføre kravene om dækstøj og rullemodstand tidligere, end det fremgår af forslaget, idet omkring $\frac{3}{4}$ af nye dæk allerede i 2004 opfyldte de foreslåede grænseværdier for støj, og omkring halvdelen allerede opfyldte de foreslåede grænser for rullemodstand.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er præsenteret på et arbejdsgruppemøde i Rådet den 17. juni 2008. Forslaget har efterfølgende været drøftet på arbejdsgruppemøder den 10. og 22. juli 2008.

Der var en umiddelbar positiv modtagelse af forslaget, idet dog mange lande endnu ikke har taget stilling til alle dele af det.

Det ser dog ud til, at der næppe vil være de store problemer omkring de elementer, der vedrører sikkerhed og indførelse af krav om moderne sikkerhedssystemer. Enkelte medlemslande ville dog gerne se bedre dokumentation for cost/benefit, for så vidt angår AEBS og LDW på lastbiler/busser.

For så vidt angår dæks rullemodstand, er der nogle, der støtter Kommissionens forslag, andre mener, at kravene er for skrappe, og at der skal være lempelser for lastbildæk i 2. fase, for vinterdæk og for andre "særlige dæk", svarende til et forslag fra Italien, mens de fleste stadig har undersøgelsesforbehold. Det fornemmes alt i alt, at Kommissionens forslag for personbildæk har god chance for at komme igennem, mens det fornemmes, at det vil blive nødvendigt at lempe på kravene i 2. fase til lastbildæk.

Nogle lande har i øvrigt udtrykt, at de ikke mener, at der i praksis vil opnås den af Kommissionen angivne CO₂-besparelse.

For så vidt angår dæks støjniveau, synes der ligeledes at være divergerende opfattelser. Der er fremlagt resultater fra undersøgelser, der viser, at ca. $\frac{3}{4}$ af dækkene allerede kan klare de kommende krav, men alligevel er der en del lande, der er imod og er af den mening, at det ikke er muligt at skærpe kravene så meget, som påtænkt i forslaget. Disse lande støtter i stedet et italiensk forslag, der lemper de af Kommissionen foreslåede krav med 2-5 dB(A) for personbildæk og 1 dB(A) for lastbildæk.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets har endnu ikke udtalt sig.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.