Transportministeriet

NOTAT

Dato 18. oktober 2012
J. nr. 2012-3169

Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 29. oktober 2012

Indhold

Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne..... 2

- *Generel indstilling*

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens forslag til forordning om periodisk syn af køretøjer 18

- *Orienterende debat*

Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse på Unionens vegne og midlertidig anvendelse af aftalen om fastlæggelse af en generel ramme for forbedret samarbejde mellem Den Europæiske Union og Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol)..... 53

- *Vedtagelse*

<u>Ikke på rådsmødet, forelægges til tidligt forhandlingsoplæg:</u>

Dagsordenspunkt 6: Kommissionens forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer 55

Dagsordenspunkt 7: Kommissionens forslag til forordning om støjgrænser for køretøjer og disses lyddæmpere 68

Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne

KOM(2011) 827

Revideret notat

Resumé

En slot for et luftfartsselskab i en lufthavn er en tilladelse til adgangen til den nødvendige infrastruktur for en tildelt ankomst- og afgangstid. Hovedformålet med slotregulering er ifølge Kommissionen at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne organiseres ikke-diskriminerende og gennemskueligt for at få optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Der er udsigt til voksende trængselsproblemer og tiltagende konkurrence i EU's lufthavne, og Kommissionen mener derfor, at det er nødvendigt at revidere den gældende slotsforordning. Det foreslås at tillade handel med slots, og at det gøres lettere for nytilkomne luftfartsselskaber at få tildelt slots. Den uafhængige slotskoordinator skal have styrket sin rolle, men skal også arbejde mere gennemskueligt og skal kunne samarbejde med lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky. Visse lufthavne, som ikke er slotskoordinerede, men som kan være vigtige som alternative lufthavne i særlige situationer, skal levere information til koordinatorerne. Kravet til videreførsel af "hævdvundne" slots skærpes, ligesom der foreslås nye forpligtelser om sanktionering af luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne, og gives mulighed for opkrævning af et beløb hos luftfartsselskaber som sikkerhed for reserverede slots.

Forslaget er sat på dagsordenen til generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 29. oktober 2012.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion den 6. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning er en omarbejdning af den gældende forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at hovedformålet med slotregulering er at sikre, at luftfartsselskabernes adgang til overbelastede lufthavne organiseres i et system med fair, ikke-diskriminerende og

gennemskuelige regler for fordeling af landings- og starttidspunkter for at sikre optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Da den første slotsforordning blev vedtaget i 1993, var europæisk luftfart domineret af et lille antal store selskaber, men siden er konkurrencen tiltaget væsentligt. I 1992 var der fx kun 93 ruter inden for EU, som blev betjent af mere end to selskaber, mens antallet i 2010 var 479. Kommissionen finder det tvivlsomt, at udviklingen kunne være foregået uden eksistensen af et neutralt slotstildelingssystem. Der er imidlertid udsigt til voksende trængselsproblemer i europæiske lufthavne i de kommende mindst femten år – især i de allerstørste – og selv om bestemmelser om fordeling af slots ikke i sig selv kan generere ny kapacitet, kan de være et effektivt værktøj for håndtering af knaphed i lufthavnskapaciteten.

Kommissionen mener på den baggrund, at det er nødvendigt at gennemgå den gældende slotsforordning for at se, om den kan forbedres og imødekomme morgendagens krav, og Kommissionen har fremsat forslag til en forordning med hovedformålet at sikre en optimal fordeling og anvendelse af slots i overbelastede lufthavne og med de specifikke mål at sikre en styrket og effektivt anvendt tildeling og anvendelse af slots samt at forstærke konkurrencen og luftfartsselskabernes konkurrenceevne.

Disse mål skal ifølge Kommissionens forslag nås på følgende måde:

Efter den gældende forordning må luftfartsselskaber bytte slots, og der foregår en vis bagvedliggende handel med slots. Ifølge forslaget bliver det udtrykkeligt tilladt selskaberne at købe og sælge slots indbyrdes (såkaldt sekundær handel), hvilket ifølge Kommissionen vil gøre det lettere for selskaberne at opfylde deres behov for slots.

Definitionen på et ”nytilkommet luftfartsselskab”, som har fortrinsret til visse slots i en lufthavn, skal gøres bredere, så det bliver lettere for selskaber med meget få slots at få tildelt flere slots, hvis de ønsker at ekspandere.

Den uafhængige slotskoordinator i en koordineret lufthavn skal have styrket sin uafhængighed, og medlemsstaterne skal overvåge, at koordinatoren har tilstrækkelige midler til sin rådighed. Der vil desuden blive stillet strengere krav til koordinatoren om at arbejde gennemskueligt og offentliggøre rapporter herom. På længere sigt kan Kommissionen foreslå etableringen af en europæisk slotskoordinator.

Der skal ifølge forslaget kunne etableres integration mellem lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky (SES) og slotskoordinatoren i en lufthavn. Hvis den i medfør af SES etablerede European Network Manager ønsker det, kan Kommissionen forlange en analyse af kapaciteten i en lufthavn udført med henblik på koordinering med planerne for lufttrafikkontrollen.

Der vil blive introduceret et nyt begreb – "netværkslufthavn" – for visse lufthavne, som ikke er undergivet slotskoordinering, men som bedømmes at være vigtige i tilfælde af pludseligt opståede behov for alternative lufthavne, fx ved ekstremt vejrlig. Disse lufthavne skal fortsat ikke være slotskoordinerede, men koordinatorerne skal have information fra lufthavnene og luftfartsselskaberne om kapacitet og trafik.

I den gældende forordning får et luftfartsselskab automatisk overført en slotsserie fra en sæson til den følgende tilsvarende sæson, hvis det har udnyttet denne serie mindst 80 pct. ("hævdvundne" rettigheder, såkaldte "grandfather rights"). Ifølge forslaget skal kravet forøges til 85 pct. Kommissionen skal i helt særlige tilfælde kunne fravige denne regel. Samtidig kræves der afgang på et bestemt tidspunkt 15 uger i træk (10 i vintersæsonen) mod kun 5 i den gældende forordning, for at der er tale om en serie, der giver mulighed for anvendelse af de nævnte "grandfather rights".

Der foreslås endelig nye forpligtelser for medlemsstater og koordinatorer til at sanktionere luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne, og der gives mulighed for, at lufthavne kan opkræve et beløb fra luftfartsselskaber som sikkerhed for anvendelse af en tildelt slot.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Gældende dansk ret er Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer. Forslaget kræver ikke lovændring.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende organisationer og virksomheder:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Thomas Cook Airlines Scandinavia, ACD (Airport Coordination Denmark A/S), Jet Time, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og **DSB** oplyser, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

ACD (Airport Coordination Denmark A/S)

ACD giver indledningsvis udtryk for, at den hidtidige forordning i det store og hele har været ganske velfungerende og at man kan undres over, at der nu igen er blevet

kastet en masse penge og arbejdstimer ud til endnu en konsulentrapport. Uanset hvorvidt alle disse undersøgelser et sket på baggrund af Kommissionen egne ønsker eller fordi der er et udefra kommende pres fra interessegrupper, så finder ACD, at fem gennemgribende undersøgelser henover 15-16 år, forekommer en smule overdrevet. Tidligere har man stiftet bekendskab med analyser og rapporter fra Cooper & Lybrand(1995), PricewaterhouseCoopers(2000), N/E/R/A(2004) og Mott Mcdonald(2007), før den nuværende konsulentrapport, der ligger til grundlag for fremsendte udkast.

Det er store ekstraordinære arbejdsbyrder, som lægges på koordinatorerne, når konsulentfirmaerne skal indsamle de oplysninger, som så efterfølgende sælger alle de indsamlede informationer, som en samlet rapport til EU.

Reelt er det begrænset, hvor mange kommaer der er behov for at flytte i den eksisterende forordning. Sideløbende skal man tage hensyn IATA regler, som jo følges udenfor EU – og da en stor del af operationerne enten starter i eller ender udenfor fællesskabet, så vil de to regelsæt være nødsaget til at skulle følges ad. Derfor bør man overveje at give branchen arbejdsro, så man kan koncentrere sig om produktionen, frem for til stadighed, at skulle assistere konsulentfirmaer med besvarelse af et utal af spørgeskemaer.

ACD fremsætter derefter følgende bemærkninger, der dels er baseret på Luftfartspakkens indledende bemærkninger, dels på den tilhørende forordningstekst:

<u>Ref. 3.1.1./side 7: Der åbnes mulighed for sekundær handel med slots, og konkurrencen styrkes</u>

Hvordan kan man handle med slots uden at afklare, hvem der er den egentlige ejer? For er det lufthavnene, operatørerne, de lokale medlemslande eller den lokale koordinator, som er den retmæssige indehaver af en lufthavns slots? Før dette er endeligt belyst bør der ikke åbnes for handler. Derudover kan man frygte, at en håndfuld meget rige operatører – eventuelt fra de rige oliestater - kan ende med at sidde med den fulde kontrol af majoriteten af slots. Det er næppe denne situation, som er målsætningen!

<u>Ref. 3.1.2.30./side 8: Styrke slottildelingsprocedurens gennemsigtighed og slotkoordinatorernes uafhængighed</u>

Her skulle man inden yderligere tiltag i forordningen, overveje at få strømlinet opbygningen af de forskellige enheder af koordinationsvirksomheder rundt omkring i Europa.

Hvem kan eje koordinationsselskaberne? Skal koordinatorer ansættes i disse selskaber, eller skal man fortsat acceptere at man blot lejer/låner sig frem hos flyselskaber og lufthavne eller måske er en delorganisation af f.eks. lufthavn eller

handlingselskab! Uafhængighed må betyde 100 procents ansættelse og tilknytning i de pågældende koordinationsselskaber.

Teksten lægger desuden op til, at der i fremtiden skal kunne nedsættes en fælles europæisk koordinator. Det leder tankerne hen på den store organisation, som f.eks. Eurocontrol har fået opbygget henover de forgange 20-25 år. Det er ikke et setup som kan og bør kopieres til koordinator-enhederne, idet koordinationsarbejdet består af et dybtgående lokalt kendskab, hvor de lokale koordinatorer har kendskab til de enkelte selskabers rotationer, når der skal flyttes om på programmerne, i de tilfælde, at de ønskede slots ikke er tilgængelige.

Tænker man tilbage på prisudviklingen indenfor én-route/IFR overflyvningsafgifterne, så mener ACD at kunne erindre en nærmest eksplosiv prisstigning, da man overgik fra de nationale afgifter til den fælles opkrævning fra Eurocontrol. En omkostning, som ACD bekendt, var et stort debatemne hos flyselskaberne for 20-25 år siden. Ser man på prisniveauet/driftsomkostningerne bag de lokale koordinationsselskaber, så kan man konstatere at de nordiske lande er billige i drift på trods af et højere lønniveau.

Så skal priserne holdes i bund og servicen i top, mener ACD således, at man skal fastholde de separate enheder, naturligvis med kravet om et fortsat stabilt samarbejde mellem de europæiske koordinationsenheder.

Ref. 3.1.3.30/side 8: Slottildelingsordningen integreres i reformen

Integrering af lufthavnsslot med lufttrafikstyringssystem kan umiddelbart lyde forjættende. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at lufthavnsslot almindeligvis bliver disponeret med måneders forberedelse, til forskel fra den daglige trafik. Lufthavnsslots koordineres ofte på perioder af 5, 10, 15, 20, 30, 40, 45, 60 og 120 minutters varighed – baseret enten på statiske eller dynamiske faktorer (minut eller timeenheder), hvorimod den daglige trafikafvikling ACD bekendt er indlagt med et fast antal bevægelser per time.

Så en sådan integration af systemer kan/vil sandsynligvis give nogle uoverensstemmelser, og kan uforvarende frembringe unødvendige tvivlsspørgsmål om, hvorvidt en operatør har en slot eller ej. Med en sådan integration kan man selvfølgelig "fange" få syndere, som opererer uden lufthavnsslots, men samtidigt kunne man frygte, at man kunne genere den etablerede trafik unødvendigt.

Ref. 3.1.4./side 8: "80/20-reglen"

Nuværende niveau på "80/20" er gennemtænkt og ganske velfungerende. Ændres denne til "85/15" vil man se mange unødvendige operationer blot for at opretholde sine historiske rettigheder. De kan komme til at koste selskaberne store økonomiske tab på flyvninger med halvtomme fly – ligesom man må forvente at miljøet vil blive helt unødvendigt overbelastet, såfremt man politisk skulle vælge at skrue op for denne minimumsregel. Hertil må man som koordinator forvente et

stigende antal henvendelser om hævd omkring force majeure, såfremt der netop har været snevejr, tåge, busstrejke, underafkølet regn m.v. i den ene eller den anden lufthavn.

Bliver denne ”unødvendige” opjustering fra ”80” til ”85” procent en realitet, kan dette betyde økonomisk lussing for operatørerne, og eventuelt vil det medføre efterfølgende aflysninger – og i værste fald kan det ende med en økonomisk ruin og efterfølgende konkurs. Hermed bliver alle tabere – både lufthavnene, flyselskaberne, personalet, kunderne og miljøet.

Ligeså uovervejet er ideen om at øge minimumkravet for serier, for sommerens vedkommende fra de nuværende 5 uger til 15 uger og tilsvarende for vinteren fra de 5 uger til 10 uger. Man må ifølge ACD alle erkende, at det reelt drejer sig om ”kroner og ører”, både for operatørerne, rejsebureauer og især de rejsende passagerer. Hvor lang er en realistisk serie til Middelhavets sol, hvor mange uger strækker det enkelte oplandsområdes ferieperiode sig over, hvor lang er den officielle skoleferie? Tvinges serierne op på 15 uger kan det ikke sælges i yderperioderne og de ønskede serieoperationer dør. Og hvem har reelt fordel af dette? Samme spørgsmål må man stille sig selv omkring længden på skisæsonerne i vintermånederne – samt for charterarrangementer til Gran Canaria m.v.

De eksisterende betingelser omkring ”80/20” og serier på minimum 5 ugers varighed har de værdier, som er bedst for branchen. Der er jo reelt ingen sund fornuft i at ændre blot for at ændre – når de nuværende fordelinger er fornuftige og velovervejede.

Man nævner ”undtagelsesbestemmelser” – i forbindelse med ”de regionale lufthavnes karakteristika” - det lyder jo fint, men ofte vil flyvninger blive udført fra en regulær forretningslufthavn til en "karakteristisk" regional lufthavn, eventuelt placeret på en ø med særlige restriktioner! Skal man så ud i dispensationer/undtagelser i ”begge ender” af en sådan flyvning? Da sådanne operationer sandsynligvis vil være koordineret i begge lufthavne!

<u>Ref. 11/side 13: ”Ny”</u>

Indholdet er uklart.

<u>Ref. 13/side 14: ”Ny”</u>

Som nævnt tidligere i bemærkningen til ”Ref. 3.1.3.30/side 8: Slotstildelingsordningen integreres i reformen”, bør man nøje vurdere, om dette tiltag ikke er en unødvendig overforvaltning, som på længere sigt vil genere trafikken frem for det modsatte.

<u>Ref. 15/side 14: ”Ny”</u>

Det lyder jo umiddelbart fantastisk at ”medlemsstaterne bør sørge for, at koordinatoren får tilstrækkelige ressourcer til at udføre sine opgaver”. Man kunne dog frygte at økonomien og personalebehovet kunne ”løbe løbsk”, såfremt der ikke samtidigt sættes nogle rammer. Til eksempel skal nævnes, at i de nordiske lande, består bemandingen af én person i Norge, én person i Finland, to personer i Sverige samt to personer i Danmark, som så også passer Island 100 procent samt dækker afløsningen for Norge og Finland. Ser man udenfor Norden er bemandingerne betydelig større også i de mindre lande, vi kan sammenligne os med.

Ref. 21/side 15: ”Ny”

Indholdet er uklart.

Ref. Artikel 2, stk 2, del 3, ”Et Luftfartsselskab, der i overensstemmelse med artikel 13/side20: ”Ny”

Man kan i dag ikke overføre ”New Entrance/Kode B” til andre.

Ref. Artikel 6 stk 1/side 31

På halvårsmøder i lufthavnenes koordinationskomiteer, fremlægger koordinatorerne en for den pågældende lufthavn fyldestgørende koordinationsrapport. Alle interesserede kan tilsendes kopi af disse rapporter. For at forenkle processen, kunne Kommissionen adoptere disse rapporter som model for aktivitetsrapport. Jo mere trafikeret en lufthavn vil være – jo mere fyldestgørende vil rapporten være. De lokale operatører vil dermed sikre, at standarden og indholdet af rapporten vil give et fyldestgørende billede af den aktuelle situation.

En fælles rapport, baseret på punkt 2 (Kommissionen kan vedtage en model), kan være en dårlig løsning, da man ikke nødvendigvis bør gå ind i de samme detaljer for f.eks. Keflavik, Bromma og Frankfurt. Derfor vil ACD fraråde en fast standard for aktivitetsrapport.

Ref. Artikel 6 stk 3/side 31

Adgangen til den elektroniske database er baseret på et årsgebyr/brugerbetaling for den enkelte operatør. Hertil kan handlingselskaber, brændstofleverandører m.v. købe sig adgang. Indtægterne går til vedligeholdelse af portal og til at reducere priserne for slotshåndteringen.

Ref. Artikel 8 stk 1/side 34

Det er imponerende med de mange nye "kasketter" som kan deltage i koordinationsudvalget, herunder netforvalteren og præstationsvurderingsorganet. I det virkelige liv vil der være stor interesse - og mange deltagere når selskaberne føler sig snydt eller dårligt behandlet. Og modsat vil mødedeltagelsen være lav og

interessen næsten ligegyldig, hvis selskaberne føler, de har opnået det bedst mulige.

ACD tilbyder alt på den transparente portal www.online-coordination.com. Man udsender desuden rapporter omkring komitemøderne i henholdsvis Billund, Keflavik og København. Møderne varer under 30 minutter, så reelt føler ACD ikke, der for ACD's vedkommende er det store behov for at ændre Artikel 8, idet man opfatter dette som et åbent forum, hvor alle er velkomne.

Ref. Artikel 18 stk 3 Ny/side 48

Vedr. sanktioner. På baggrund af informationer fra flere operatører, omhandlende bødestørrelse og årsag fra mindst 2 medlemslande, er det vigtigt at få klare retningslinjer for, hvornår der kan opkræves bøder samt niveauet for sådanne bøder. Niveauet er efter ACD's vurdering alt for højt.

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Brancheforeningen Dansk Luftfart, der også svarer på vegne af **DI Transport**, mener, at Kommissionen med forslaget søger at sikre en optimeret proces vedrørende allokering og anvendelse af slots i lufthavne, herunder specifikt at sikre styrket og effektiv implementering af slots-allokeringen og anvendelsen af slots, samt at styrke fair konkurrence og luftfartsselskabers konkurrencekraft.

Brancheforeningen er i udgangspunktet positive til forslaget, men finder dog, at der fra dansk side må arbejdes for at få indarbejdet ændringer på følgende områder:

80/20-reglen og serie-definitionen

Kommissionen foreslår, at 80/20-reglen ændres til en 85/15-regel samt at minimumsantallet for ugentlige slots som serie ændres fra 5 til 15 i sommerhalvåret og fra 5 til 10 i vinterhalvåret. Disse foreslåede ændringer indeholder beregningsmæssige og praktiske uhensigtsmæssigheder af stor betydning.

For eksempel er vinterperioden i praksis for kort til at håndtere en 10-ugers periode. For at opretholde sin slotsallokering kan et luftfartsselskab derfor "tvinges" til at opretholde drift f.eks. i juledagene, selv om der ikke er efterspørgsel. Det synes ikke foreneligt med bestræbelserne på at reducere luftfartens CO_2-udledninger. En 85/15-regel vil på en 10-ugers periode reelt betyde, at kun én aflysning kan tillades i hele perioden – stort set uanset årsag. Konsekvensen er, at luftfartsselskaber påføres en uhensigtsmæssig stor forretningsmæssig usikkerhed. Man bemærker for eksempel, at slotsreglerne blev fastholdt under askeskyen, der alt andet lige var helt udenfor luftfartselskaberne kontrol.

Brancheforeningen anbefaler derfor, at der fra dansk side arbejdes for at fastholde de eksisterende regler. Alternativt, at der udvikles mere udførlige definitioner på undtagelser vedrørende "non-utilisation" (artikel 10, stk. 5).

Secondary Trading (artikel 13)

På langt sigt vil indførelse af secondary trading, hvor slots kan handles direkte mellem luftfartsselskaber, kun føre til forøgede omkostninger og formentlig til utilsigtede forrykninger i konkurrencebilledet. Kommissionens eget eksempel vedrørende et amerikansk luftfartsselskab (1.2, pkt. 11) taler sit tydelige sprog om de mulige konsekvenser ved at åbne for secondary trading. Vi anbefaler derfor, at der fra dansk side seriøst overvejes om den foreslåede ændring er hensigtsmæssig.

Delegationsakter (artikel 15)

Brancheforeningen bemærker delegationsbestemmelserne i artikel 15, og skal for den videre proces anbefale, at det fra dansk side nøje overvejes, hvor vidt beføjelserne er for vidtrækkende.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for sine medlemmers erhvervsmæssige aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke-prioriteret rækkefølge. Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. Man skal i den forbindelse pege på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

Forbrugerrådet

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om lufthavnspolitik og desuden følgende kommentarer til forslaget om ændring af forordningen om tildeling af slots:

Forbrugerrådet har ikke umiddelbart nogen bemærkninger, men anser det for positivt at formålet med ændringerne er at skabe større gennemsigtighed, åbenhed og styrkelse af koordinatorens rolle, samtidig med at der opretholdes en reel

konkurrence. Her tænkes særligt vedrørende den sekundære handel med slots. Forbrugerrådet finder det dog vigtigt, at miljømæssige aspekter/krav får en fremtrædende rolle som parameter ved tildelingen af slot, og så fx derfor gerne, at muligheden for lokale retningslinjer fik en fremtrædende rolle. Således vil det sikre en effektiv hensyntagen til de miljømæssige aspekter og de mål, der er fastsat i forhold til en bæredygtig udvikling.

SAS

SAS' generelle opfattelse er, at de eksisterende bestemmelser om slots fungerer godt. De giver fuld mulighed for en god koordinering af slots på overbelastede lufthavne uden at gå på kompromis med luftfartsselskabernes muligheder for at optimere tidtabellerne. De giver stabilitet og skaber forretningssikkerhed, som fører til investeringer i nye ruter. En revision af den gældende forordning vil ikke føre til, at de europæiske kapacitetsproblemer løses helt. Muligvis kunne forordningen forbedres med retningslinjer for bestemmelserne for at eliminere eventuelle uklarheder. For at løse kapacitetsproblemet foreslår SAS i stedet, at Europa udvikler en forbedret infrastruktur i sine lufthavne samt fremskynder gennemførelsen af Single European Sky (SES). Desuden ville systemet have gavn af en ordning, hvor bestemmelserne i den gældende forordning reelt efterleves af alle medlemsstater.

SAS har følgende specifikke kommentarer til forslaget:

Definition af "nytilkommet luftfartsselskab", art. 2(2)

Definitionen udvides, idet det maksimale antal slots for det nye luftfartsselskab for intra-europæiske linjer med højst to andre luftfartsselskaber forøges fra 4 til 8, og undtagelsen for luftfartsselskaber, som besidder mere end 4 pct. af det totale antal slots en given dag, fjernes. Desuden forhøjes tærskelen for det totale antal slots inden for en luftfartsselskabs-gruppe fra 5 til 10 pct. SAS hilser disse ændringer velkommen.

Historiske slots, art. 10 samt definition af en "serie", art. 2(13)

Den såkaldte 80/20-regel foreskriver, at luftfartsselskaber skal udnytte sine slots for 80 pct.s vedkommende for at kunne få "historiske rettigheder" til efterfølgende trafikprogrammer. Reglen går hånd i hånd med definitionen af en "slotsserie", som er en periode på mindst fem uger. I Kommissionens forslag ændres 80/20-reglen til 85/15. Dette vil medføre betydelige problemer for luftfartsselskaberne, hvilket SAS illustrerer med et eksempel med en afgang hver mandag morgen fem uger i træk. Med den nuværende regel vil et selskab kunne indstille én af disse afgange (20 pct.) uden at miste slots. Med Kommissionens forslag vil ingen af disse afgange kunne indstilles uden at miste de historiske rettigheder til slotsene, hvilket i praksis er et krav på 100 pct.s udnyttelse.

Desuden er definitionen af en "serie" udvidet fra 5 til 10 slots i vintertrafikprogrammet og fra 5 til 15 slots i sommertrafikprogrammet. Set i et markedsperspektiv er sådanne serier for lange for visse markeder (fx charter og skirejser) i visse perioder af året. Desuden er der mindre end 10 uger mellem begyndelsen på vintertrafikprogrammet og jul, hvilket indebærer, at luftfartsselskaberne må operere hele julen for at opretholde historiske rettigheder til trods for, at nedgangen i trafikken ikke motiverer dette. I øvrigt indebærer den foreslåede 85/15-regel, at en aflysning i løbet af en 10-ugersperiode er mulig uden at miste historiske rettigheder.

SAS stiller sig negativt til disse ændringer. De nuværende regler tillader ingen større marginaler, og bortset fra at luftfartsselskaberne kan behøve en vis fleksibilitet for at kunne håndtere forstyrrelser i den daglige drift, kan der undtagelsesvis findes legitime årsager til at indstille en afgang med ekstrem lav belægning (fx juledag eller andre helligdage). Konsekvensen af en ændring på linje med Kommissionens forslag kan være, at et luftfartsselskab i fremtiden tvinges til at udføre visse afgange med næsten tomme fly med henblik på at beholde sine slots. Bortset fra de negative økonomiske konsekvenser bliver bestemmelserne derfor kontraproduktive set i et miljøperspektiv.

Netværkslufthavn, art. 2(9)

Begrebet "netværkslufthavn" er en ny kategori af lufthavn, som ikke skal være koordineret, men for hvilken der skal indsamles information af koordinatorerne til evt. anvendelse for en "Network Manager" for fx at kunne tilbyde en alternativ lufthavn i tilfælde af uvejr.

Disse typer uregelmæssigheder håndteres udmærket i dag, og desuden fremgår det ikke tydeligt, hvilken type information "Network Manager" skal have. Det er derfor for tidligt at inkludere bestemmelser, som ikke har til formål at løse et konkret problem. Slotsforordningen er et planlægningsværktøj og bør ikke adressere kapacitetsproblemer, som kan optræde "ad hoc". Den foreslåede indsamling af data kan lede til mere bureaukrati uden at give tilsvarende merværdi. Der findes bedre data for denne type information.

Sekundær handel, art. 13

SAS hilser det velkommen, at restriktionerne for ovedragelse af slots mellem luftfartsselskaber fjernes. Der foregår allerede i dag "sekundær handel" i visse medlemsstater. Problemet er dog, at medlemsstaterne fortolker den nuværende forordning forskelligt, og det nye forslag sikrer, at alle selskaber i fremtiden kan overdrage slots på samme betingelser uden sanktioner. Sekundær handel forøger slotsmobiliteten og udnyttelsesgraden af den eksisterende kapacitet i Europas allermest overbelastede lufthavne. Det er vigtigt at understrege, at overdragelse af slots alene skal være tilladt mellem luftfartsselskaber.

Sanktioner, art. 18

Bestemmelserne om straf foreslås skærpet og pålægger medlemsstaterne at iværksætte sanktioner mod lovbrydere snarere end at gøre sanktioner mulige. Muligheden for sanktioner udvides til at omfatte sen tilbagelevering af ikke udnyttede slots. SAS er enig i princippet om sanktioner mod bevidst misbrug og forkert anvendelse af bestemmelserne. Der er dog allerede bestemmelser om sanktioner i den nuværende forordnings artikel 14, som giver mulighed for at pålægge straf, hvis et luftfartsselskab misbruger systemet, hvilket er tilstrækkeligt.

Reservationsafgifter, art 11

SAS stiller sig negativt til indførelsen af reservationsafgifter for slots. Formålet med Kommissionens forslag er at afholde luftfartsselskaber fra at reservere slots, som sidenhen ikke anvendes. Hvis dette sker bevidst, mener SAS at det drejer sig om misbrug, og så findes der allerede muligheder for at håndtere dette fx gennem sanktioner. At indføre både reservationsafgifter og sanktioner bliver på den måde en dobbelt "straf". Der kan også findes helt legitime årsager til, at et luftfartsselskab tvinges til at tilbagelevere slots, fx i tilfælde af forsinket leverance af nye fly.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der vil blive tale om et administrativt merarbejde for slotskoordinatorerne i forbindelse med de udvidede krav til deres arbejde, herunder med udvikling af edb-programmer og rapportering. Luftfartsselskaberne, som står for finansieringen af koordinatoren, vil herved kunne blive pålagt øgede udgifter. Myndighederne vil få et vist administrativt merarbejde i forbindelse med kontrollen med koordinatorens arbejde og med kapaciteten i "netværkslufthavne". Det er på nuværende tidspunkt for tidligt at give en særskilt dansk vurdering af omfanget heraf. Meromkostninger afholdes jf. gældende budgetvejledning, inden for relevante myndigheders eksisterende rammer.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen mener ikke, at forslagets mål kan nås af medlemsstaterne alene, men at der fordres en harmoniseret tilgang på EU-niveau. Fælles betingelser for slotstildeling er nødvendige for at imødegå forhindringer som følge af modstridende national praksis. De bagvedliggende EU-bestemmelser om fri adgang til markedet for EU-luftfartsselskaber kan kun anvendes i praksis, hvis der findes et fair, gennemskueligt og ikke-diskriminerende system for fordeling af slots i lufthavne med større efterspørgsel end udbud af kapacitet.

Regeringen deler denne opfattelse, så meget mere som der siden 1993 har været fælles bestemmelser for tildeling af slots i EU's lufthavne. Regeringen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder en optimeret udnyttelse af kapaciteten i lufthavne meget vigtig og er derfor enig i en række af Kommissionens forslag. Nogle af elementerne rejser dog problemstillinger, som bør vurderes under Rådets behandling af forslaget.

Således vil det være relevant at få en nøjere vurdering af spørgsmålet om ejerskab til slots, hvis Kommissionens forslag om tilladelse til køb og salg af slots luftfartsselskaber imellem skal gennemføres. I samme forbindelse bør konsekvenserne af køb og salg af slots for beflyvningen af mindre trafikstærke områder belyses, herunder den frygt, der er fremsat for, at handel med slots vil føre til forøgede omkostninger og utilsigtede forrykkelser i konkurrencebilledet.

Hvad angår forslaget om at stramme muligheden for, at luftfartsselskaber kan bevare "hævdvundne rettigheder" for slots (dvs. forslaget om at stramme kravet til udnyttelse af en slotsserie fra 80 til 85 pct.), er det en udfordring af finde en balance mellem, at et luftfartsselskab får frataget sine rettigheder pga. aflysninger, fx i julen pga. meget få passagerer, og at selskabet vælger at flyve med tomme fly for at undgå at miste sine slots, hvilket ikke vil være til gavn for hverken selskabernes økonomi eller for miljøet. Da også miljømæssige aspekter bør tillægges en fremtrædende rolle i luftfarten, finder regeringen, at hensynet til selskabernes økonomi og miljøet bør vægtes højt.

Også forslaget om at øge minimumskravet for slotsserier fra 5 uger til 15 uger om sommeren og fra 5 uger til 10 uger om vinteren kan give anledning til udfordringer, fordi der kan opstå problemer med at få fyldt flyene i yderperioderne, hvis eksempelvis sommerferien er ved at være slut. Dette vil ligesom forslaget om at stramme muligheden for at bevare "hævdvundne rettigheder" kunne betyde tomme fly frem for aflysninger for at undgå at miste slots. Også i denne forbindelse finder regeringen, at hensynet til selskabernes økonomi og miljøet bør vægtes højt.

Spørgsmålene om "hævdvundne rettigheder" og om forlængelse af serieperioden bør efter regeringens opfattelse ses i sammenhæng med forslaget om en skærpelse af sanktionerne over for luftfartsselskaber, der misbruger slotsbestemmelserne, således at en lempelig tilgang vedr. "hævdvundne rettigheder" og forlængelse bør modsvares af en strengere tilgang for så vidt angår sanktioner.

Regeringen kan generelt tilslutte sig, at en lufthavns slotskoordinator får sin uafhængighed og position styrket, men det bør i den forbindelse undgås, at kravene til rapportering og afholdelse af møder bliver unødigt omfattende og leder til unødigt bureaukrati. Det samme hensyn bør tages, hvad angår forslaget om at kunne integrere slotskoordinatorens arbejde i det arbejde, som udføres af lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky (SES), hvad angår forslaget om

udvidet deltagelse i koordinationsudvalget, og hvad angår etableringen af særlige ”netværkslufthavne”.

Regeringen finder ikke, at der bør gives lufthavnene mulighed for at opkræve en ”reservationsafgift” fra luftfartsselskaber som sikkerhed for anvendelse af en tildelt slot, idet der i forvejen er sanktionsmuligheder mod luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne.

Hvad angår forslaget om Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, kan regeringen tilslutte sig dette, hvis det som anført begrænses til udvikling af metoder for analyse af efterspørgsels- og kapacitetsproblemer i visse lufthavne.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Behandlingen af forslaget blev indledt i juli måned i år, og der har derefter været afholdt en række møder i Transportarbejdsgruppen.

Det ser ud til, at der vil være flertal blandt medlemslandene for et af hovedelementerne i forslaget, nemlig at luftfartsselskaber får tilladelse til at købe og sælge slots indbyrdes (såkaldt sekundær slotshandel). Der har ikke været tilslutning til et dansk ønske i den forbindelse om en nøjere vurdering af spørgsmålet om ejerskab til slots – stort set alle medlemslandene mener, at selve ejerskabet ikke er vigtigt, idet der alene er tale om handel med rettigheder til udnyttelse af slots. Et større EU-land ønsker at det skal være op til medlemsstaten, hvorvidt man vil indføre et system med handel med slots og har foreslået at indsætte en opt-out klausul/safeguard forslag, der vil gøre det muligt for en medlemsstat at forbyde slotshandel i sine lufthavne. Dette forslag har tilslutning fra en række større EU-lande.

Det overordnede argument for at tillade handel med slots mellem luftfartsselskaberne er, at det kan forøge slotsmobiliteten og udnyttelsesgraden i de allerstørste og mest overbelastede lufthavne i Europa, og denne del af forslaget støttes generelt af luftfartsselskaber og lufthavne. Det vurderes positivt at forslaget søger at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne organiseres ikke-diskriminerende og gennemskueligt for at få optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence. Som beskrevet i den danske holdning, er der dog problemstillinger vedrørende køb og salg af slots, der potentielt ville kunne få betydning for betjeningen af ruter mellem de største lufthavne og mindre trafikstærke områder på attraktive tidspunkter. Dette skyldes, at slotsene i de store lufthavne er eller bliver så værdifulde, at selskaber – det være sig danske eller udenlandske – som opererer ruterne, kunne få en stærk tilskyndelse til at sælge disse slots.

Der har ikke kunne spores nogen stor bekymring for dette aspekt vedrørende betjeningen af mindre trafikstærke områder blandt de øvrige EU-lande. Under forhandlingerne i arbejdsgruppen er der gjort opmærksom på, at handel med slots

allerede er tilladt i Storbritannien, og at dette ikke har affødt mindre regional trafik. Danmark har imidlertid under forhandlingerne overvejet muligheder for, hvordan man kan imødegå denne problematik, og der er fra dansk side foreslået to tiltag: Dels et forslag om, at slots ikke skal kunne sælges, hvis der derved bliver tale om mindre end to daglige afgange på den berørte rute, dels et forslag om forbud mod leasing af slots, primært for at undgå, at store kapitalstærke luftfartsselskaber fra tredjelande kan købe slots med henblik på senere brug og lease tilbage til svagere europæiske selskaber, der har trafikken i dag.

Det danske forslag til en begrænsning i mulighederne for slotshandel ved anvendelsen af en de minimis klausul har ikke nydt stor opbakning og der er fremdeles faldende tilslutning. Således har en række større EU-lande tilkendegivet, at man ikke støtter synspunktet og står alene med dette synspunkt.

Der synes heller ikke at være væsentlig støtte til Danmarks forslag om begrænsning af leasingmuligheder i forbindelse med handel med slots. Et større EU-land har imidlertid stillet et forslag, som Danmark finder positivt, der gør det muligt at begrænse slotshandel med tredjelande, hvis det står klart, at der ikke er tale om 'fair konkurrence' med EU-selskaber. Det samme EU-land har desuden stillet forslag, der vil give en 'karensperiode', hvorved en nyligt handlet slot skal benyttes af det selskab, der har købt den.

Desuden er der fra dansk side forespurgt om muligheden for, at medlemslandene kan lægge en afgift på handel med slots. Kommissionen har oplyst, at man ikke umiddelbart ser noget juridisk til hinder herfor. Når dette fra dansk side ikke er stillet som egentligt forslag skyldes det, at forslag om afgifter kræver enstemmighed.

Forslaget fra Kommissionen om at stramme betingelsen for, at luftfartsselskaber kan bevare "hævdvundne rettigheder" for slots (dvs. forslaget om at stramme kravet til udnyttelse af en slotsserie fra 80 til 85 pct.), der skal ses i sammenhæng med forslaget om at øge minimumskravet for slotsserier fra 5 uger til 15 uger (10 uger om vinteren), har mødt stor modstand fra medlemslandene, og Kommissionen vil muligvis foreslå indførelse af en vis fleksibilitet i disse bestemmelser.

De fleste medlemslande deler Danmarks interesse i at undgå at pålægge lufthavnenes slotskoordinatorer et unødigt omfattende ekstra arbejde i forbindelse med, at de i medfør af forslaget får deres uafhængighed og position styrket, og der ser ud til at kunne opnås enighed om en sådan fremgangsmåde.

Endelig ser det, hvad angår forslag om Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, ud til, at der bliver tale om beføjelser i et forholdsvis begrænset omfang.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 21. december 2011 og supplerende grund- og nærhedsnotat den 12. januar 2012. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens forslag til forordning om periodisk syn af køretøjer

KOM(2012)380

Nyt notat

Resumé

Personbiler, varebiler, lastbiler, busser og påhængskøretøjer indkaldes ifølge fælles EU-minimumsstandarder til periodisk syn for at kontrollere deres stand af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

EU-Kommissionen ønsker at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at

1. *øge omfanget af og kravene til teknisk kontrol i hele Den Europæiske Union*
2. *skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne*

Desuden sigter Kommissionen mod, på længere sigt, at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder.

Det søges opnået blandt andet ved, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over 6 år (nu synes de hvert andet år), at knallerter og motorcykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn (det er de ikke nu), at kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab skærpes, og at der fastsættes regler for undersøgelse for fejl samt bedømmelse af fejl.

Forslaget er sat på dagsordenen til orienterende debat på rådsmødet (TTE) den 29. oktober 2012.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjssikkerhedspakke, der består af forslag til:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.

2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.

3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet. Dette notat omhandler forslaget nævnt under punkt 1 ovenfor om periodisk kontrol af køretøjer.

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2012 (dansk sprogversion 23. juli 2012) under henvisning til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Den foreslåede forordning erstatter det gældende direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/48/EU af 5. juli 2010).

Ved teknisk kontrol forstås periodisk undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø (periodisk syn). I Danmark udføres periodisk syn af private synsvirksomheder. Synsvirksomheder skal opfylde en række krav som forudsætning for at kunne godkendes af det offentlige til at kunne syne køretøjer. Trafikstyrelsen fastsætter regler om syn, godkender og fører tilsyn med synsvirksomhederne og indkalder biler og påhængskøretøjer til syn. Synsvirksomhederne fastsætter prisen for syn i fri konkurrence.

De nugældende regler indebærer, at personbiler skal til syn 1. gang når de er 4 år gamle og dernæst hvert 2. år. Lastbiler og busser skal til syn hvert år.

Kommissionen foreslår blandt andet, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over 6 år (nu synes de hvert andet år), at knallerter og motorcykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn, og at kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab skal skærpes.

Det fremgår af Kommissionens ledsagende memorandum, at hovedformålet med de foreslåede foranstaltninger er at forbedre færdselssikkerheden og bidrage til det politiske mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte per år med 50 % inden 2020. Det angives, at der kan reddes mere end 1.200 liv, og mere end 36.000 ulykker ville kunne undgås, og at den økonomiske fordel for samfundet vurderes til mere end 5.600 mio. euros (ca. 42.000 mio. kr.).

Foranstaltningerne i køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre

2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter og samarbejde mellem medlemsstaterne

3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

Kommissionen oplyser, at i et bredere perspektiv vil den næste fase bestå i at oprette et harmoniseret system til dataudveksling internt i Unionen. En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU- niveau.

Forslaget vil i sin uændrede form medføre omtrent en fordobling af synsmængden i Danmark med tilsvarende udgifter for de berørte køretøjsejere, ligesom synsvirksomhederne vil få yderligere udgifter til teknisk udstyr, og der vil skulle ske registrering af knallerter fra før 1. juli 2006.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes periodisk syn
    - motorcykler og knallerter
    - påhængsvogne mellem 750 kg og 3500 kg totalvægt
    - campingvogne
- Hyppigheden af syn øges til hvert år for personbiler og for varebiler
    - efter 6 år (4+2+1+1+…)
    - som har kørt over 160.000 km ved første periodisk syn (4+1+1+…)
- Mindstekrav til faciliteter og prøvningsudstyr, f. eks. skal synsvirksomhederne råde over decelerationsmåler, motordrevne hjulophængnings-slør-testplader, støddæmpertester, bremsevæsketester og OBD-scanner (On Board Diagnostics) til fejldiagnosticering
- Kompetencekrav til synspersonale og årlige genopfriskningskurser
- Elektronisk udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne tre år efter ikrafttrædelse

Det foreslås afslutningsvis (artikel 17 vedr. Delegerede retsakter), at Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ajourføre artiklerne vedrørende hvilke køretøjer, der omfattes af forordningen (artikel 2 vedr. Anvendelsesområde), og hvor ofte køretøjerne skal til periodisk syn (artikel 5 vedr. Frister og kontrolhyppighed). Endvidere foreslås det, at Kommissionen skal

tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at tilpasse forordningens bilag vedrørende en række tekniske og uddannelsesmæssige krav.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Følgende danske regler om syn, synsvirksomheder og vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer nr. 516 af 01.06.2012
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager syn af køretøjer nr. 724 af 24.06.2011
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager omsyn af køretøjer (omsynsvirksomheder) nr. 824 af 11/08/2008 med senere ændringer
- Lov om registrering af køretøjer, Lovbekendtgørelse nr. 580 af 7. juni 2011.

Ved vedtagelse af forordningsforslaget, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

3. Høring

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 af EU-specialudvalget for transport med frist til den 17. august 2012. Der ud over er iværksat høring den 9. august 2012 af øvrige forbruger-, synsbranche-, handels-, reparations-, forsikrings- og forskningsorganisationer med frist til 31. august 2012.

Følgende høringssvar er modtaget:

A-Inspektion A/S:

”A-Inspektion A/S hilser den foreslåede lovpakke velkommen.

Med baggrund i de forundersøgelser der danner grundlag for lovpakken, hvori blandt andet et stort antal trafikdræbte figurerer, 35.000 i hel EU, i undersøgelsen fra 2009, og hvor af en del af dem er sket ved uheld med to og tre-hjulede køretøjer, må det være på tide at disse køretøjer inddrages i den årlige periodiske kontrol.

Samtidigt er forslaget omkring inddragelse af små påhængsvogne tilsvarende, efter A-Inspektion A/S mening, en god ide.

Alene antallet af registrerede påhængsvogne i Danmark, af den foreslåede slags, udgør, ifølge Danmarks Statistik, så stor en del af den samlede køretøjsmængde at det forekommer mærkværdigt at de ikke allerede nu indgår i det periodiske synsprogram, da de især på grund af det høje antal fylder meget på de danske veje til daglig, og derfor naturligvis også vil kunne findes i diverse uheldsstatistikker med videre.

Formålet med lovpakken er at nedbringe antallet af uheld med trafikdræbte, og uheld i det hele taget, og ambition om at minimere det nuværende tal med op til 50% inden udgangen af 2020, må siges at være opnåeligt hvis lovpakken gennemføres som planlagt.

A-Inspektion A/S mener dog at det foreslåede interval for indkaldelser, (4/2/1/1 eller 160.000 km), bør ændres til at være **3/1/1 eller 100.000 km** i stedet, som i flere af vore nabo lande.

Dette med baggrund i statistikker der klart viser at det år køretøjet første gang bliver indkaldt, i Danmark i dag normalt det fjerde år, er det år hvor køretøjet generelt er behæftet med færreste fejl, netop fordi ejeren af køretøjet ofte kun får lavet det mest nødvendige ved de normale service eftersyn, men i forbindelse med klargøring af køretøjet til syn, det fjerde år, får lavet et ekstra tjek på køretøjet, for at sikre sig det går igennem syn.

Samme statistikker viser også at selv køretøjer der kun er fire år gamle, kan være behæftet med alvorlige sikkerhedsmæssige fejl, ved blandt andet bremser, styretøj og bøsninger, dette måske fordi at moderne biler og andre køretøjer i dag, blandt andet for komfortens skyld, har flere bevægelige dele i undervognens opbygning, end tidligere, hvilket naturligt så også vil give flere sliddele og større slid.

Dertil kommer så udledning af CO_2 i forbindelse med blandt andet udstødningsrøgen fra de mange køretøjer på vejene, hvilket i Danmark, alene på grund af den høje gennemsnitsalder på vor vognpark, må kunne minimeres betragtelig, ved at gennemføre hyppigere kontrol af køretøjerne.

I forslaget til EU lovpakkens artikel 20 er nævnt ;

"Artikel 20

Overgangsbestemmelser

1. Prøvningsfaciliteter og -udstyr som omhandlet i artikel 11, der ikke opfylder mindstekravene i bilag V den [den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse], må anvendes til at foretage teknisk kontrol i en periode på højst fem år efter denne dato.

2. Medlemsstaterne anvender kravene i bilag VII senest fra femte år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse"

I A-Inspektion A/S er vi af den holdning at perioden på de foreslåede fem år skal ændres til **et år** i stedet.

Flere af disse udstyrskrav findes allerede helt eller delvis i vore nabolande, hvorfor så tøve med at indføre disse i resten af de lande i EU der eventuelt mangler?

Af hensyn til økonomien i de eventuelt berørte synsvirksomheder?

Selvfølgelig spiller økonomi en stor rolle i en hver virksomhed i disse tider, men dette lovforlag handler om færdselssikkerhed og menneskeliv, dette kan vel ikke gøres op i kroner og ører, (eller euro)?

Hensynet til samfundsøkonomien må her også spille ind, og det må vel være klart for en hver , at færre trafikdræbte kun, på længere sigt, kan betyde en bedre samfundsøkonomi, samtidigt mener vi at de fleste seriøse aktører i synsbranchen, har været mere eller mindre klar over at dette lovforslag var på vej, og derfor også har taget sine forbehold i forhold til dette allerede nu, hvorfor en fem årig periode syntes at være for lang tid, og for uambitiøst, til implementering af dette.

I bilag VI er nævnt ;

”*Genopfriskningsuddannelse*

Medlemsstaterne sikrer, at inspektører hvert år følger en genopfriskningsuddannelse, som tilvejebringes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten.

Medlemsstaterne sikrer, at genopfriskningsuddannelsens indhold gør det muligt at opretholde og genopfriske den viden og de færdigheder, som inspektørerne har behov for, om emnerne i ovenstående litra a), nr. i) til vii).”

Dette krav har af synsbranchen været efterspurgt længe, A-Inspektion A/S kan derfor kun tilslutte sig dette.

Samtidigt er i samme bilag VI, punkt 3 b, foreslået at synsvirksomhedens inspektører vil kunne miste deres tilladelse til at udføre synsarbejde, hvilket er et forslag, der tidligere har været fremme ved møder med Trafikstyrelsen, men hvor det juridiske grundlag har manglet, hvorfor det kun kan modtages positivt at der nu skabes sanktionsmuligheder over for useriøse i branchen.

Stort set et lovforslag som A-Inspektion A/S, med få ændringer kan tilslutte sig.”

Applus Danmark A/S:

”Applus Danmark A/S takker for det tilsendte høringsforslag om ændrede regler af periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt forslag om ændrede regler om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

Applus Danmark A/S støtter og er enig i Kommissionens synspunkter om, at strengere og hyppigere kontrol af køretøjer vil øge trafiksikkerheden. Ydermere er

Applus Danmark A/S enig i at forslaget vil beskytte miljøet ved at nedbringe omfanget af emissioner fra dårligt vedligeholdte køretøjer.

Vi hæfter os især ved at der ligges op til:

- Hyppigere teknisk kontrol af køretøjer der er ældre end 6 år (4-2-1).
- Teknisk kontrol af motorcykler, knallerter og påhængskøretøjer under 3.500 kg.
- Indførelse af et uddannelsessystem med bl.a. periodiske genopfriskningskurser.
- Ønske om opnåelse af en mere ensartet teknisk kontrol ved hjælp af fastsatte prøvningsmetoder.
- Anvendelse af udstyr, giver mindst mulig skøn og flest mulige konkrete målinger hvilket tilføre kontrollen større sikkerhed.

Hvis synsvirksomhederne prøvefaciliteter og udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol af køretøjer kræver det betydelige investeringer, derfor mener Applus Danmark A/S at der som i høringsforslaget som minimum indrømmes synsvirksomhederne en periode på fem år til at bringe sig i overensstemmelse med disse krav.

Applus Danmark A/S ser også gerne en skærpelse af kompetenceniveauet i de enkelte synsvirksomheder så der i en synsvirksomhed som minimum bør være ansat mindst en medarbejder der er uddannet i alle kategorier, uanset om synsvirksomheden kun syner køretøjsklasse M1 og N1.

Det er Applus Danmarks A/S holding at Danmark bør støtte og arbejde for Kommissionens forslag under den kommende behandling i Europa-Parlamentet og Rådet."

AUTIG (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark):

"AUTIG (Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark) takker for det tilsendte forslag fra Kommissionen om ændrede regler for syn af køretøjer.

Brancheforeningen hilser forslaget velkommen og er enig i Kommissionens synspunkter om, at strengere kontrol vil øge trafiksikkerheden. Vi er ligeledes enige i, at forslaget vil beskytte miljøet ved at nedbringe omfanget af emissioner fra dårligt vedligeholdte køretøjer.

Vi hæfter os især ved, at der lægges op til en mere udstrakt anvendelse af testapparatur, som kan tilføre kontrollen større sikkerhed. I flere lande udføres den periodiske kontrol af private synsvirksomheder, som er udsat for konkurrence, og det medfører - i følge vores erfaringer med private syn under danske forhold - en forringelse af vedligeholdelsesstandarden for bilparken.

Der bør efter vores opfattelse overlades mindst muligt til skøn og mest muligt til konkrete målinger - både af hensyn til den sikkerhedsmæssige effekt af kontrollen og for at fjerne muligheden for at "se gennem fingre" med fejl på køretøjerne af hensyn til synsvirksomhedens udvikling som forretning i konkurrence med andre synsvirksomheder.

Kommissionen ønsker med forslaget at opnå en ensartet teknisk kontrol ved hjælp af fastsatte prøvningsmetoder for de enkelte kontrolpunkter og det er efter vores opfattelse en særdeles vigtig betragtning, ikke mindst for de kontrolpunkter, hvor der ikke findes et måleudstyr til at støtte vurderingen.

Vi har forståelse for, at de investeringer i udstyr, der følger af forslaget, vil belaste synsvirksomhederne og, at Kommissionen derfor har foreslået en fem års frist inden udstyret skal være på plads, men vi vil samtidigt påpege, at man dermed formentlig kommer meget tæt på 2020 inden den fulde effekt af regelændringerne kommer trafiksikkerheden og miljøet til gode.

Der er ingen elementer i den omfattende trafiksikkerhedspakke, som vi vender os direkte imod og Danmark bør efter vores opfattelse arbejde for, at Kommissionens forslag ikke bliver udvandet under den kommende behandling i Europa-Parlamentet og Rådet."

Brancheforeneingen Danske Synsvirksomheder (DKSyn, FDM Bilsyn, PAVA Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, A-Inspektion):

"ERFAgruppen-bilsyn har den generelle holdning, at alt der kan øge og fremme trafiksikkerheden er vi positive overfor."

Campingbranchen:

"Trafikstyrelsen har den 9. august 2012 anmodet Camping Branchen om eventuelle bemærkninger til ovennævnte høring.

Vi kan konstatere, at grundlaget for at indføre periodernæssige syn af campingvogne, trailere m.m. er, at man ønsker at minimere trafikdræbte i EU, som sker på baggrund af tekniske fej l. Trafikdræbte anslås til at være 900-1100 pga. tekniske fejl på årsbasis for alle typer køretøjer i hele EU. Vi kan også konstatere at det foreslås, at campingvogne m.m. tilhørende køretøjer i klasse M1 , N1 og 02 skal synes: Fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, efterfølgende to år efter dette og derefter hvert år.

Vi kan fra Camping Branchens side godt tilslutte os, at der indføres periodisk syn af campingvogne, men finder at det foreslåede interval er alt for ofte og vil virke meget besværligt og ikke mindst fordyrende for ejerne. Vedrørende det sikkerhedsmæssige i at periodisk syn af campingvogne skulle kunne mindske dødsulykker, må vi henvise til at, tidligere Trafikminister Lars Barfod i 2009 har informeret os om følgende vedrørende personskade:

Med hensyn til færdselsuheld med lette påhængskøretøjer sker der ifølge politiets indberetninger til Vejdirektoratet meget få uheld med disse køretøjer, ligesom uheld sjældent er forårsaget af tekniske fejL Uheldstallene for de sidste s år (2003-2007) viser således, at ud af alle personskadeuheld med person- og varebil udgjorde uheldene med disse køretøjer tilkoblet campingvogn eller påhængsvogn (trailer) 1,3 pct. Fra andre undersøgelser vides, at kun en mindre del af disse uheld (størrelsesorden s pct.) skyldes tekniske fejl.

På baggrund af ovenstående vil vi foreslå følgende for køretøjer i klasse 02:

At der indføres periodisk syn hvert fjerde år, samt evt. hvert andet efter det tiende år.

Vi vil desuden gerne anmode om, at det ligeledes overvejes at indføre Tempo 100 i Danmark evt. som forsøgsordning efter de samme regler som i Tyskland. Vi har erfaret, at Tempo 100, udover at være et stort ønske fra de danske campisters side, også er med til at øge trafiksikkerheden, da det medvirker til at ensarte trafikmønsteret, såfremt biler med anhænger bedre kan følge hastigheden og flowet på motorveje, hvorved man undgår mange af de hårde opbremsninger og kødannelser

med farlige situationer som resultat. Dokumentation og statistik herfor, forefindes på Bast hjemmeside i Tyskland (pendanten til Vejdirektoratet). Herudover vil vi desuden også gerne henvise til den tekniske udvikling på området med nye stabile undervogne med gode køreegenskaber, næsten alle nye campingvogne leveres i dag med stabilisator, ligesom der kan monteres ATC stabilitets program på langt de fleste vogne.

Vi står gerne til disposition med yderligere oplysninger, såfremt det måtte ønskes."

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark:

"CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark) har modtaget ovennævnte forslag til forordning i høring og skal på det grundlag fremsætte følgende bemærkninger.

- INDSTILLING

Som forordningen er foreslået synes der ikke at foreligge dokumentation, endsige tilstrækkelig for, at en 4-2-1-ordning er den bedste ordning. Således foreligger der ikke dokumentation for, at en ordning, som den danske nuværende 4-2-2, ikke er tilstrækkelig, hvis den indføres i hele Europa.

Det samme gør sig gældende med påhængsvogne, om end CAD er positiv indstillet overfor indførelse af syn af trailere. Efter danske standarder vil indførelse af 4-2-2

dog være en mere rimelig ordning, idet syn af sådanne ikke tidligere har været lovpligtigt i Danmark.

Dokumentationen glimrer ligeledes ved sit fravær i forhold til forslaget om at indføre 4-1-1 ordninger for køretøjer, der ved første syn har kørt gennemsnitligt 40.000 km. årligt.

Det skærpede fokus på synshallerne i form af specificerede krav til uddannelse af synsinspektører, testudstyr og tilsyn er CAD yderst positiv indstillet overfor.

Forordningen kan på trods af ovenstående dokumentationsmangler indstilles til vedtagelse, idet den vil medføre en øget beskæftigelse hos vore medlemmer.

- BEMÆRKNINGER

Forordningen må antages at ville medføre øget arbejde for CAD's knap 1800 medlemsværksteder, idet den øger synsintervallerne, og stiller krav om, at væsentlig flere køretøjer skal stilles til syn med passende intervaller.

På den ene side er dette en glædelig nyhed, særlig i en tid, hvor finanskrisen endnu ikke helt har sluppet taget i den danske og internationale økonomi. På den anden side må vi erkende, at visse bilejere formentlig vil afskaffe bilen af hensyn til de økonomiske omkostninger, forslaget medfører.

Isoleret set vil bilejerne blive mødt med flere værkstedsregninger, om end den samlede størrelse set over en flerårig periode næppe vil være hverken stigende eller faldende, med forbrugernes omkostninger til synet vil få flere til at opgive at holde bil, dermed en faldende mobilitet til skade for samfundet.

1. SYNSINTERVALLET

Det anføres i betragtning nr. 5, at der i 2009 var rapporteret om 35.000 trafikdrab på de europæiske veje. Herefter opstilles der en udokumenteret antagelse om, at de tekniske mangler, hvormed forstås mangler, der ville kunne have været opdaget og udbedret ved et periodisk syn, bidrager til trafikdrab med samme proportionalitet, som mangelstypen medvirker i ulykker. Der gættes herefter på, at tekniske mangler er skyld i 2.000 trafikdrab årligt og at i hvert fald ca. halvdelen kan undgås ved forbedringer af den tekniske kontrol.

Hvad der nærmere ligger i kravet om forbedringer af den tekniske kontrol er ikke defineret. Det kan således være såvel hyppigheden af teknisk kontrol som omfanget heraf.

Intet af det foreliggende statistiske materiale indeholder en opdeling af trafikdrab i forhold til bilens alder set i forhold til, hvornår bilen sidst er synet.

Bortset fra at der mangler dokumentation for den antagelse, der anføres i betragtningen, kan det konstateres, at der heller ikke foreligger oplysninger eller dokumentation for, at Danmarks 4-2-2-ordning ikke er tilstrækkelig til at nedsætte det samlede antal trafikdrab forårsaget af tekniske mangler.

Allerede i pressemeddelelsen fra Kommissionen af 5. juli 2011 omkring nedgang på 11 % af antallet i trafikdrab fra 2009 til 2010 fremgik det, at Danmark havde en nedgang på 13 % fra 2009 til 2010 – og dermed over gennemsnittet. Tal fra Danmarks Statistik viser, at Danmark i 2011 igen nedbragte antallet af trafikdrab massivt, og at 2011 således – trods flere køretøjer på vejene – faldt til det laveste niveau siden 2. verdenskrig i Danmark.

I forhold til omtalte pressemeddelelse fra Kommissionen skal det bemærkes, at eksempelvis Tyskland, der efter det oplyste har en 3-2-2-ordning, har sænket antallet af trafikdrab med 48 % fra 2001 til 2010.

Der er således intet, der tyder på, at den danske 4-2-2-ordning for person- og varebiler under 3.500 kg. fungerer utilfredsstillende, eller at det er biler på marginalen efter de første 2 syn, hvis tekniske mangler er årsag til trafikdrab i større omfang end andre biler.

Derudover er der stillet i forslag, at synsfrekvensen ændres til 4-1-1 for biler, der på tidspunktet for første periodesyn har kørt 160.000 km. eller derover. Det fremgår ikke på hvilket grundlag netop dette kilometerantal er blevet fastsat, ligesom det ikke er nærmere dokumenteret, at biler, der har et gennemsnitligt årligt kilometertal på 40.000, er skyld i flere trafikdrab end andre.

Mange danske pendlere kører 40.000 km. årligt. En bil, der har kører så meget, når typisk ikke at få tekniske, sikkerhedsmæssige mangler i samme omfang, som en bil, der kører væsentlig mindre, ligesom disse biler udskiftes hyppigere på grund af hastigheden, hvormed deres kilometertal øges. En standard personbil, der kører 40.000 km. årligt er således normalt udskiftningsklar allerede efter ca. 8 år, hvorimod en bil, der kun kører 10-15.000 km. årligt formentlig lever op mod 15 år.

En 15 år gammel bil vil i rigtig mange tilfælde have væsentlig flere tekniske og sikkerhedsmæssige mangler allerede på grund af alder, end en 8-årige bil vil, ligesom det må forventes, at pendleren oftere sørger for vedligeholdelse af bilen, herunder ikke mindst på grund af de vejledende serviceintervaller, som bilfabrikanten har udstedt.

Umiddelbart synes det således heller ikke velbegrundet at indføre særlige skærpede synsintervaller for biler, der kører længere end andre.

Endelig må det forventes, at der vil opstå et spørgsmål om, hvor præcist kilometertallet skal beregnes, og om det er 160.000 km. til månedsdatoen eller om faktisk syn i henhold til art. 5, stk. 3 kan bruges til at und- eller omgå reglen gennem syn umiddelbart forud for opnåelse af det anførte kilometertal.

2. PÅHÆNGSVOGNE

Et yderst tilfredsstillende initiativ er i forhold til periodisk syn af mindre påhængsvogne med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg. I forhold til disse synes det dog også at være et uforholdsmæssigt stort krav at stille forslag om 4-2-1-ordning på periodisk syn heraf.

På nuværende tidspunkt er der ikke i Danmark krav om syn af trailere af pågældende art ud over registreringssyn og i visse tilfælde ved ejerskifte. Det betyder, at synshallerne i Danmark må forventes at få en massiv søgning på syn af hestetrailere, campingvogne, campletter samt maskintrailere m.v. både straks ved forordningens ikrafttræden og årligt.

Den gennemsnitlige brug af trailere omfattet af klasse O2 kan næppe begrunde et synsinterval af den foreslåede størrelse. I forhold til netop trailere foreligger der ingen oplysninger om, hvor mange trafikdrab, der isoleret set kan henføres til tekniske mangler ved disse. Det må i den forbindelse lægges til grund, at en ikke-uvæsentlig del af trafikdrab og færdselsuheld i øvrigt, hvor trailere er involveret, skyldes førerens manglende uddannelse i at køre med pågældende trailer.

Netop fordi trailere ikke er underlagt periodisk syn i dag, vil en direkte indførelse til den foreslåede 4-2-1-ordning være en væsentlig belastning, hvorfor vi skal foreslå, at der højst indføres en 4-2-2-ordning, som den nugældende bilordning.

3. KILOMETERNOTERING

Forordningen indeholder i art. 8, stk. 4 krav om kontrol med kilometertallet. I den forbindelse skal personen, der fremstiller køretøjet til syn, fremlægge en kopi af den tidligere synsrapport.

Dette forslag bifaldes, særlig ud fra den senere tids debat om tilbagenotering af kilometertællere i salgssituationer. Sammenholdt med den nuværende praksis i Danmark om offentligt, netbaserede opslag på synsrapporter, må forslaget formodes at kunne mindske brugen af tilbagespoling af kilometertællere.

4. DE TEKNISKE STANDARDER I SYNSHALLERNE, UDDANNELSE AF INSPEKTØRER OG TILSYN

I CAD hylder vi indførelsen af ensartethed omkring uddannelse, materiel og teknisk prøveudstyr i synshallerne samt tilsyn.

De nuværende danske standarder for testudstyr i synshallerne i henhold til bilag 2 i bekendtgørelse om synsvirksomheder er utilstrækkelige og upræcise. Uagtet listen indeholder 17 punkter er ingen af punkterne nærmere defineret i forhold til, hvilke standarder m.v. der skal opfyldes.

Eksempelvis kan det nævnes, at den i forordningen anførte (bilag V pkt. 10) anordning til afprøvning af støddæmpere ikke er at finde i den danske liste over testudstyr. Siden liberaliseringen af synshallerne i 2005 er der sket en nedgang i salget af netop støddæmpere på op mod 30 %, hvilken nedgang ikke umiddelbart kan forklares ud fra en bedret kvalitet af støddæmpere. Ud fra oplysninger fra vore medlemsværksteder er det CAD's opfattelse, at nedgangen skyldes ringere kontrol og manglende testudstyr i synshallerne. Støddæmperne er en så væsentlig del af køretøjers styreegenskaber, at dette forhold alene vil højne trafiksikkerheden – formentlig endda markant.

De heraf følgende krav om vedligeholdelse og kalibrering turde være en selvfølge.

Efter synsvirksomhedsbekendtgørelsen, bkg. nr. 724 af 24. juni 2011, er kravene til at blive synsinspektør ganske beskedne, og i medfør af bekendtgørelsens bilag I kan den grundlæggende uddannelse til synsmedarbejder gennemføres ved et kursus på 13 dage og et praktikforløb på 7 dage.

Allerede fordi synsfolkene i samtlige landets synshaller har et væsentligt ansvar for, at trafiksikkerheden opretholdes, synes det uhensigtsmæssigt, at uddannelsesforløbet er af så kort varighed.

I fortsættelse heraf er CAD således meget positivt indstillet overfor skærpede krav til uddannelse af synsinspektører, herunder ikke mindst kravet om årligt genopfriskningskursus til bibeholdelse af de tillærte færdigheder og opdatering af nye regler m.v.

Endelig er CAD særdeles positive overfor et øget tilsyn, jf. forordningens forslag om kvalitetssikring af synshallerne. Der kunne herved opstilles en forhåbning om, at branchens få – men tilstedeværende – brodne kar ville kunne luses ud. Særlig kravet om "mystery shopper" synes velvalgt, da det må antages at kunne sætte særlig fokus på problemområderne i den enkelte synshal.

Da Danmark har liberaliseret synshallerne fuldstændig er det ikke umiddelbart relevant at gøre anskrig mod forslaget i art. 13, stk. 2, om end det overordnet skal bemærkes, at det ikke synes velbegrundet, at synsvirksomheder, der drives af en kompetent myndighed, ikke skal hverken godkendes eller underlægges tilsyn. Herved kunne et misbrug opstå, hvilket er yderst betænkeligt.

***

Afslutningsvist skal det bemærkes, at det er glædeligt, at der atter er fokus på fabrikanternes pligt til at give adgang til de tekniske oplysninger, der er nødvendige for arbejdets korrekte udførelse."

Danmarks Automobilforhandler Forening:

”D·A·F har modtaget EU-Kommisionens lovpakke om periodisk syn af motorkøretøjer til høring.

Overordnet set kan D·A·F støtte forslaget. Hvis forslaget gennemføres, vil det betyde ekstra udgifter for danske bilejere samtidig med en højere trafiksikkerhed. D·A·F vurderer alt i alt, at det dog samfundsøkonomisk være en god investering.

D·A·Fs argument for årligt syn af ældre biler er den acceleration i køretøjets forfald jo ældre en bil bliver. Det er dels et spørgsmål om naturligt forfald som resultat af alder og almindelig slidtage. I Danmark er vi på grund af det fugtige klima og det enorme brug af vejsalt ekstra hårdt udsat, da det medvirker til en hurtigere gennemtæring af bilerne. Sikkerhedsmæssigt giver det derfor god mening at indføre et årligt syn på ældre biler.

D·A·F havde dog foretrukket en generel omlægning af bilafgifterne eventuelt kombineret med en mere effektiv skrotningspræmieordning for at få de ældre og mest miljøfarlige biler erstattet med nye mere sikre og miljøvenlige køretøjer. I den forbindelse vurderer D·A·F, at også alkohol er en væsentlig årsag til dødsfald i trafikken, på hvilken front man med fordel kunne sætte ind samtidig for at forbedre trafiksikkerheden.

Det er D·A·Fs opfattelse, at ændrede regler om periodisk syn ikke alene er vejen frem mod større trafiksikkerhed. I den forbindelse gør D·A·F også opmærksom på, at brugtbilpriserne vil blive påvirket negativt, når ældre biler pålægges øgede omkostninger. Selv om det må forventes at skabe omsætning på værkstederne, vil forslaget ramme både bilejere, bilforhandlere samt banker og finansieringsselskaber i form af øgede omkostninger og lavere brugtbilværdi.”

Danske Maskinstationer og Entreprenører:

”Vi bemærker at traktor T5 med en konstruktiv hastighed på over 40 km/h er opfattet af periodisk syn. Vi går ud fra at det først bliver aktuelt når det i Danmark er tilladt at køre over 40 km/h med en traktor.”

Dansk Transport og Logistik (DTL):

”I forbindelse med høring om Europa-Parlamentets og Rådets forslag til køretøjssikkerhedspakken omhandlende ny forordning til periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og på- hængskøretøjer fremsender DTL hermed vores høringssvar.

Generelt om Køretøjssikkerhedspakken finder vi, at forslaget er gennemgribende, og at det på europæisk niveau vil harmonisere regler om teknisk kontrol med henblik på at effektivise- re synsvirksomhedernes virkefelt, samt stille større krav til inspektørernes færdigheder og uvildighed, end tilfældet er i dag. Alt sammen med det formål at forbedre færdselssikkerhe- den og nedbringe antallet af dræbte

og tilskadekomne, hvilket det må antages, at forslaget i stor udstrækning vil tilgodese.

Dog er der visse forbehold at iagttage, hvilket især handler om de økonomiske konsekvenser af forslaget, som særligt sigter imod erhvervskøretøjer og herunder en i forvejen presset transportbranche. Der er risiko for, at den regning, som naturligt vil blive sendt videre til transporterhvervets kunder, vil forringe danske transportvirksomheders konkurrenceevne yderligere henset til det generelle løn- og prisniveau i Danmark, uagtet at forslaget imple- menteres bredt inden for EU.

DTL skal på trods af de økonomiske konsekvenser oplyse, at vi finder den overordnede ide med krav om regelmæssige periodiske syn fulgt op af en intensiveret og risikobasseret lan- devejskontrol som et godt tiltag for at undgå, at køretøjer i ringe teknisk stand kører rundt på de europæiske veje til fare for færdselssikkerheden.

Endvidere skal vi bemærke følgende:

- Præambel nr. 28:

Det er forslagets hensigt, at synsvirksomhedernes prøvningsfaciliteter og –udstyr skal opfyl- de de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol. Det forudses, at det vil indebære betydelige investeringer og tilpasninger over en periode på 5 år for at bringe sig i overensstemmelse med disse krav. DTL skal bemærke, at der bør fremlægges en nærmere analyse og overslag over, hvad disse investeringer vil betyde for prisen for et periodisk syn i fremtiden.

- Artikel 3, nr. 8:

Definitionen af ”indehaver af en registreringsattest” er ikke tilpasset dansk lovgivning, hvor det hidtil har været således, at en bruger af et køretøj, der har varig råderet over køretøjet, er sidestillet med køretøjets ejer, uagtet at der af registreringsattesten fremgår en anden ejer. Her kan fx nævnes forhold, hvor en vognmand leaser en lastbil. Af registreringsattesten vil ejer være leasingselskabet og bruger vognmanden. Dette påpeges, fordi det vil kunne give problemer under vejkontrol i andre medlemsstater, som ikke har samme definition/praksis som i Danmark.

- Artikel 5, stk. 2:

For køretøjer af typen M1 og N1 finder DTL, at grænsen på 160.000 km for, hvornår et ”nyt” køretøj skal underkastes periodisk kontrol hvert år, efter at det er fremstillet til perio- disk kontrol ved udløbet af køretøjets 4. registreringsår er for lav. Det er ikke unormalt, at et køretøj kører over 40.000 km pr. år (privat eller erhverv), fx i forbindelse med regelmæssig transport imellem bopæl og arbejdssted. Ligeledes vil der jf. forslaget ikke ske nogen æn- dringer i kravet om periodisk kontrol, såfremt køretøjet ”kun” har kørt 159.000, når det fremstilles til periodisk

kontrol første gang. Vi mener ikke, at der er grundlag for at antage, at et køretøj, som dagligt kører mange kilometer er i ringere stand, fordi køretøjerne typisk er leasede eller vedligeholdes regelmæssigt netop henset til, at køretøjet ikke kan undværes i dagligdagen. En grænse på mindst 200.000 km svarende til 50.000 km findes mere rimelig, såfremt bestemmelsen fastholdes.

- Artikel 8, stk. 3:

Henset til sikkerhed for korrekt dokumentation og effektivitet bør synsrapporten i alle tilfæl- de være elektronisk og således ikke afkræves af den fremstillende person, som givetvis ikke er identisk med køretøjets ejer. Dette bør også gælde kontrolmyndighedernes adgang til dokumentation / synsrapporter under landevejskontrol.

- Artikel 12, stk. 4:

Kravet til inspektører, som udfører teknisk præciseres i artiklen, fastholdes/udbygges, hvilket sikrer, at kontrolpersonalet har rette kompetencer og færdigheder. DTL skal dog påpege, at det kan være vanskeligt for kontrolmyndigheden og en evt. udeforstående (ny køber af et køretøj) at kontrollere, om der har været risiko for interessekonflikt for en inspektørs ved- kommende i forbindelse med godkendelse af et køretøj. Det vil således være nødvendigt at have procedurer til, at dette kan efterprøves af en myndighed i de tilfælde, hvor der er mis- tanke om habilitet.

- Artikel 15:

Udviklingen til en elektronisk informationsplatform for køretøjer vil angiveligt medføre betydelige omkostninger til udvikling og implementering af systemer, indkøb af hard- og soft- ware osv. Det skal påpeges, at omkostningerne i så stor en udstrækning som muligt skal blive så lave som muligt og i øvrigt uden belastning for transporterhvervet."

Danske Synsvirksomheder:

"Grundlæggende.

Køretøjssikkerhedspakken indeholder grundlæggende tiltag og ændringer, særligt med fokus på trafiksikkerheden og miljø, som brancheforeningen Danske Synsvirksomheder kun kan tilslutte sig. En del af indholdet, og de ændringer det medfører, herunder kontrolpunkter og krav til udstyr, samt evt. krav om uddannelse og efteruddannelse, vil utvivlsomt sætte krav til branchen, herunder nødvendigheden af evt. investeringer for, at leve op til de i forslaget omtalte krav.

Selvom det grundlæggende indhold i forslaget, retter fokus mod sikkerhed og miljø, vil realiseringen af forslaget få ikke ubetydelige konsekvenser for det danske bilsynsmarked og dets aktører, hvorfor vi skal henstille til at det medtages i

overvejelserne at anskueliggøre de konsekvenser, ikke mindst økonomiske, det vil få for virksomhederne, og at de forskellige konstruktioner og modeller der gøres brug af i medlemslandene for udførelsen af teknisk kontrol indgår i vurderingen af hvorvidt et evt. krav om at tilpasse ikke rammer skævt, og dermed er med at konkurrenceforvride.

Konsekvenser.

Udvidelse af køretøjer der er omfattet periodisk teknisk kontrol - øget antal af syn
- udvidelse af kapacitet
- evt. ombygninger
- evt. ansættelse af ekstra medarbejdere

Udstyr
- anskaffelse af nyt udstyr
- investeringer
- ombygninger

Uddannelse
- udgift til uddannelse

Økonomiske konsekvenser.

Forslaget indeholder flere ændringer i forhold nuværende regler og praksis. Ændringer som blandt andet vedrører uddannelse og teknisk udstyr som skal benyttes ved udførelse af teknisk kontrol på køretøjer.

Det må vurderes at det i forslaget nævnte udstyr vil betyde en ikke ubetydelig investering for synsvirksomhederne i Danmark, idet dele at det nævnte udstyr ikke indgår i udstyrskravet til synsvirksomhederne i dag. Det må antages at nogle virksomheder vil købe sig til udstyret, mens andre vil gøre brug af leasing aftaler, hvilket i dag allerede er en benyttes løsning for en del virksomheder. Uanset hvilken model der gøres brug af, vil det betyde øget omkostninger til anskaffelse af nyt udstyr.

Krav om efteruddannelse som nævnt i forslaget vil ligeledes betyde udgifter for virksomhederne, både hvad angå egentlige kursusudgifter samt mangel af medarbejder i kursusperioden.

Det må tillige vurderes, om det med rimelighed kan kræves at alle landes synsvirksomheder skal anskaffe det samme udstyr, med udgift til følge. Der er i EU landende forskel på hvordan ordningen med teknisk kontrol af køretøjer håndteres, idet det i nogle lande er myndighederne der står for opgaven, i andre er det private virksomheder. I nogle lande er der både private og statsejet synshaller. Ligeledes er der forskel på størrelsen af virksomhederne i de lande hvor opgaven varetages af private aktører. Et evt. krav om investering i udstyr, som følge af nye regler, herunder udstyrskrav, vil således ramme økonomisk uligevægtigt afhængigt af

virksomhedens størrelse og ikkemindst om der er tale om private virksomheder eller statsejet virksomheder, som måske vil have nemmere ved at bevilge ekstra midler.

Indflydelse.

Udarbejdelse og gennemførelse af ens regler i EU landene, således at teknisk kontrol af køretøjer foretages ensartet uanset hvilket land man befinder sig, må vurderes at være positivt tiltag. Dog kan man frygte at muligheden for indflydelse indskrænkes. Som det er i dag, er landsdækkende virksomheder og brancheforeninger repræsenteret ved blandt andet tekniske møde i Trafikstyrelsen, hvor der diskuteres nye regler og tiltag inden for branchen. Dette giver branchens aktører mulighed for at blive hørt, inden der laves nye regler, og i et vist omfang har branchen mulighed for at være med til at bestemme nye tiltag. Hvis styring og udarbejdelse af regler bliver udarbejdet på EU plan, i det omfang der er lagt op til, kan man frygte at man som branche repræsentant i Danmark ikke længere får samme mulighed for indflydelse. Omvendt er det vel næppe realistisk at *alle* aktører i alle lande skal høres når der laves ændringer.

Der må henstilles til at såfremt regler for området tiltænkes udarbejdet på EU plan, gældende for alle medlemslande, skal det ske på en sådan måde at branchen i et passende omfang har mulighed for at blive hørt og gives mulighed for at kommentere på ændringer og tiltag.

Bemærkninger

Bilag V - Udstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol. - Hvorfor er der forskel på krav om udstyr i forbindelse med teknisk kontrol, når der eks. er tale om en M1 - op til 2800 kg - som henholdsvis kører på benzin eller diesel?

-Hvorfor er forskel på udstyrskrav når der skal udføres teknisk kontrol på M1/M2 og N1 ved en totalvægt på henholdsvis over eller under 2800 kg?

Det fremgår af skema til Pressen, at DK allerede har syn på motorcykler og i bemærkninger i skemaet er nævnt, at ældre biler, MC og scootere kontrolleres hvert år?

Indførelse af hyppigere kontrol for køretøjer med særlig høj kilometertal virker fornuftigt. Dog skal man huske at et køretøj med særligt lavt kilometertal også kan udgøre en sikkerhedsrisiko, blandt andet med bremser der er rustet sammen.

Hvis svindel med kilometertæller skal minimeres, bør kilometertal udlæses via OBD.

En overgangsperiode på fem år til at tilpasse virker rimelig, såfremt de økonomiske forudsætninger om rimelighed er acceptable.

De i bilag VI fastsatte krav for kompetence og uddannelse virker høje.

Konklusion

Forslaget indeholder tiltag af særlig positiv karakter, som bilsynsbranchen gerne bidrager til bliver realiseret. Dog skal det indgå i overvejelser hvilke byrder, herunder økonomiske, branchen pålægges, og at byrden med rimelighed kan fordeles økonomisk ligevægtigt, også selv om der måtte være forskellige strukturer for virksomhederne."

Dansk Camping Union:

"Deres dokument KOM (2012) 380 og KOM (2012) 382 Høring vedr. kommissionens lovpakke om periodisk kontrol med motorkøretøjer.

Trafikstyrelsen har den 9. august 2012 anmodet DCU om eventuelle bemærkninger til udkast til ny lovpakke om periodisk kontrol med køretøjer. Herunder lette køretøjer 02.

Dansk Camping Union (DCU) takker for modtagelse af kommissions oplæg til ny lovpakke for periodisk syn køretøjer, herunder 02 køretøjer, som omfatter lette køretøjer.

DCUs holdning er, at der ikke er tilstrækkelig dokumentation i nuværende ulykkesstatistik for krav til periodisk syn af lette køretøjer. Lette påhængskøretøj kontrolleres for forberedelse til kørsel af ejer, herunder kontrollen af spejle, virkningsgrad af påløbsbremsens funktion, tegn og signalgivning, sammenkobling, sikkerhedswire m.m. Kontrollen er implementeret dels i køreundervisning for B/E kort aspiranter, og dels for det tredje kørekortdirektiv for nye kørekort aspiranter, hvorfor DCU ikke ser det hensigtsmæssige ved at indføre ekstra kontrol. Grundlæggende viden og kendskab til kontrol ved kørsel med lette køretøjer er jo bestemt af nuværende og kommende lovbestemmelser.

Lette og moderne køretøjers chassis har i dag en egenskab, der giver større stabilitet og køresikkerhed end tidligere. Samtidig er bilens sikkerhedsniveau forhøjet yderligere med bilens ESP system. Vel nok det største fremskridt i meget lang tid, når det gælder trafiksikkerheden. Bilproducenter installerer en særlig enhed i ESP systemet for kørsel med lette køretøjer. TSA - Trailer Stability Assist•, som yderligere medvirker for trafiksikkerheden.

Fra producenter af campingvogne har der ligeledes været en rivende udvikling i gang. ATC - Automatie Traction Control• sikkerhedssystemet blev indført tilbage i 2005, og er standard fra flere producenter. Forsikringsbranchen yder i øvrigt præmierabat ved dette sikkerhedsudstyr.

Med hensyn til køretøjer med højt kilometer, bør forhøjelsen af afgift niveauet ske provenuneutralt. Således frekvensen for periodevis syn af en bestemt gruppe udlignes med køretøjets alder.

Bilens ESP system aktiverer TSA når et påhængskøretøj kobles på bilen. Kort fortalt så griber systemet ind og aktiverer bremserne på bilen, herunder campingvognens påløbsbremse, hvis campingvognen svinger mere end tre gange i træk.

TSA er udviklet af Bosch, som leverer til hele bilindustrien. TSA er standard til Ford, VW koncernen (Audi, Seat, Skoda), Opel, Fiat koncernen, m.fl.

Der findes to systemer ATC og IDC, begge systemer aktiveres, når campingvognen kommer i slinger. Antislinger systemet dæmper/bremser campingvognen ned til passende hastighed til slinger bevægelsen er ophørt. BPWs !DC-system er i første række udviklet til nye campingvogne, efter modelåret 2007. Al-Ko kan monteres i alle typer, også campingvogne fra BPW (konkurrent til Aiko) -typisk Hobby og Kabe. Ifølge test hos tyske ADAC kan den kritiske kørehastighed øges med 20 procent, når systemerne bruges."

Dansk Sidevogns Klub:

"DSK finder at forslaget indeholder flere elementer vedr. motorcykler (Lx) som vi finder ganske unødvendige, idet de på ingen måde højner sikkerheden.

Indførelse af periode syn vil efter vor mening kun være en ekstra "beskatning" af køretøjer der i væsentlig omfang kun anvendes i "hobby øjemed".

Ligeledes anvendes majoriteten kun i en begrænset periode af året med et relativt ringe antal kørte kilometer.

Ved en evt. indførelse af årligt syn for køretøjer ældre end 6 år, vil det for en hel dels vedkommende være tilfældet, at de kun har kørt ganske få kilometer (måske få hundrede) siden sidste syn året før!

Adskillige undersøgelser og uheldsstatestikker har ikke kunne påvise en sammenhæng mellem mc-ulykker og tekniske mangler/defekter ved de implicerede motorcykler tvært imod!

DSK må på det kraftigste protestere mod forslaget, idet det efter vor mening er spild af ressourcer og penge.

DSK anbefaler at de nu gældende regler bibeholdes uændret."

Danske Motorcyklister:

”Vi har noteret os, at direktivet omfatter en række 2 og 3-hjulede motorkøretøjer inddelt i kategorierne L1e -> L7e, men uden at de køretøjsklasser er yderligere specificeret. Det gør det vanskeligt at forholde sig til de specifikke krav til bl.a. hvilke områder periodisk syn skal omfatte.

Såfremt der skal være en sammenhæng imellem kørekortdirektiv og nærværende direktivforslag om syn, så vil det alene for motorcykelområdet betyde 3 klasser med mulighed for 2- eller 3-hjulede motorcykler og det levner således kun 1 kategori til knallerter, som jo p.t. er i 2 versioner her i landet.

Vi har også noteret os, at køretøjer med en alder på mindst 30 år er undtaget for forslaget, hvilket vi kun kan bifalde - dette under hensyntagen til alderen på den danske motorcykelbestand.

Til gengæld synes hyppigheden af syn at være skudt en hel del over målet.

Der er foreslået et syn efter køretøjets alder på 4 og 6 år, og herefter hvert år. Med det kilometerantal for transportarbejdet, der fremgår af de offielle tal - p.t. gennemsnitligt ca. 3200 km pr. år, så betyder det motorcykler skal synes så tit at der næppe vil kunne registreres væsentlige ændringer mellem de årlige syn når køretøjet er over 6 år gammelt.

I realiteten vil man kunne opleve at f.eks. de samme dæk bliver synet flere gange, hvilket iøvrigt også vil gælde for andre sliddele uden at det på nogen måde vil øge trafiksikkerheden, som angivet i argumentationen for at indføre syn med så hyppige intervaller.

At der så yderligere er anført et yderligere syn i.f.m. ejerskifte - således som vi kender det i dag her i landet, synes at være skudt over målet. Det betyder, at motorcykler kan risikere at skulle stille til syn 3 gange inden for en 12-13 mådenders periode - det forekommer at være uden for al rimelighed.

Dykker man ned i Bilag V, så springer det i øjnene, at der under punkt 2 er angivet løfteanordning for at løfte et køretøj på en aksel. Det bliver noget af en udfordring for de danske synhaller hvis de skal investere i apparatur, som skal leve op til det krav samtidig med at de også - som angivet på oversigten over syn-emner skal kunne teste/afprøve støddæmpernes effektivitet, som angivet under punkt 10 for køretøjskategori L5e og L7e - hvad de så end dækker over.

Under punkt 16 synes det underforstået, at alle motorcykler kun er udstyret med hydrauliske bremser. En hel del motorcykler - også med en alder under 30 år - har tromlebremser på baghjulet, men der er synes at mangle noget herom og at disse skal kontrolleres under den tekniske kontrol.

Under afprøvningspunkter for styrapparat finder der udelukkende områder, der er relevante for biler, men ikke noget, der kan relateres til motorcykler. Det samme gør sig gældende i.f.m. afprøvning af affjedring, så spørgsmålet er måske nærmere

at direktivforslaget ret beset kun er målrettet biler og at motorcykler kun er indskrevet ved et tilfælde.

Erfaringer fra undersøgelse at motorkøretøjer viser iøvrigt, at motorcyklers tekniske stand her i landet er væsentlig bedre end hvad der gælder for biler, og at kun meget få motorcykeluheld kan tilskrives tekniske mangler ved motorcyklen, hvofor der ikke af den grund er brug for at indføre periodisk syn af motorcykler.

DMC vil derfor henstille til at de i direktivforslaget opstillede tidsintervaller for syn af motorcykler tilpasses den danske bestand af motorcykler og dennes alder således at kontrollen får et reelt formål og ikke kun er et syn for synets skyld og uden sikkerhedsmæssig gevinst overhovedet."

Dansk Industri, Bilbranchen:

"Bilbranchen er positivt indstillet til begge forslag og har ellers ikke kommentarer."

Dansk Industri, Transport:

"DI Transport har følgende bemærkninger til forslag til forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer. KOM(2012) 380:

DI Transport er umiddelbart positive overfor forslaget. En række større transportvirksomheder køber eller leaser ofte køretøjer, påhængskøretøj og sættevogne i større pakker. Derfor kan der være rigtig mange enheder der skal synes inden for samme periode, da de har samme registreringsdato. Derfor er det altafgørende, at der er den nødvendige fleksibilitet til, at de periodiske syn rent faktisk kan lade sig gøre.

DI Transport lægger derfor stor vægt på, at der er den nødvendige fleksibilitet i art. 5. Tidligere indeholdt de danske regler end større fleksibilitet end EU-reglerne, men den seneste ændring har fjernet den fleksibilitet og påført øgede omkostninger for de danske transportvirksomheder, og derfor opfordrer DI Transport til, at regeringen under forhandlingerne af forslaget tager udgangspunkt i EU-Kommissionens forslag og ikke de nuværende danske regler. Endvidere opfordrer DI Transport til, at fleksibiliteten i Kommissionens forslag i art.5, stk. 3 udvides fra 1 måned før til 2 måneder før registreringsdato og to måneder efter.

Endeligt er det væsentligt, at forslaget ikke medfører øgede administrative omkostninger for transporterhvervet."

Forbrugerrådet:

"Forbrugerrådet anbefaler, at der kun kan ses bort fra kravene, når der er tale om biler, der er over 35 år gamle og er registreret som veteranbiler, således at det følger de gældende regler i Danmark. Rådet kan desuden tilslutte sig, at der sættes ind overfor biler, der har kørt ekstra mange kilometer."

Forenede Danske Motorejere (FDM):

”I relation til Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, skal FDM fremsætte følgende bemærkninger.

I artikel 5 stk. 1 foreslås, at hyppigheden af den periodiske tekniske kontrol (syn) sættes til 4+2+1 års frekvens. EU-Kommissionens begrundelse er, at det vil øge færdselssikkerheden jf. forordningens betragtning 5.

FDM må udtrykke tvivl om hvorvidt denne forbedring af trafiksikkerheden kan oveføres til danske forhold. Trods det faktum, at den danske bilparks gennemsnitsalder er relativ høj, er det ikke FDMs indtryk, at tekniske fejl på biler ofte er skyld i uheld og personskade. FDM vil gerne henvise til Havarikommissionen for Vejulykker, der i en tværgående analyse i 2009 ”Hvorfor sker ulykkerne”, har lavet et dybere undersøgelse af ulykkesfaktorerne i 207 konkrete ulykker. I denne undersøgelse blev der kun fundet fejl på bremserne på 2 biler og ingen styretøjsfejl. Det konkluderes i øvrigt i rapporten, at det i ingen af ulykker var de tekniske fejl på køretøjet, der alene førte til ulykken.

Erfaringerne fra FDMs synsvirksomhed FDM test og bilsyn viser endvidere, at der sjældent findes alvorlige fejl på biler under 10 år og selv blandt de ældre køretøjer, er alvorlige sikkerhedsmæssige fejl relativt sjældne.

På den baggrund vil FDM derfor anfører, at øget hyppighed af periodisk bilsyn for biler fra 6 år ikke vil give en færdselssikkerhedsmæssig effekt, der står mål med de ekstra omkostninger som det vil give bilejerne.

I relation til motorcykler skal FDM anfører, at det er vores opfattelse, at det ligeledes sjældent er tekniske fejl på køretøjet, der er årsag til ulykkerne. Denne opfatte kan bl.a. finde støtte i Havarikommissionen for Vejulykkers temarapport nr. 6 2009 om Motorcykelulykker, hvor det fremgår, at tekniske fejl ikke spiller nogen nævneværdig rolle. Motorcyklen er i mange tilfælde at betragte som et køretøj, der bruges i relation til trafikantenes fritidsinteresse og er derfor oftest godt vedligeholdt. FDM mener derfor heller ikke at der er færdselssikkerhedsmæssigt grundlag for at kræve hyppigere syn af motorcykler.

I relation til knallerter vil FDM opfordre til, at det undersøges nærmere i hvilket omfang tekniske fejl er blandt ulykkesfaktorerne. Det er FDM umiddelbare indtryk, at vedligeholdelsestilstanden ofte er ringene på knallerter end andre køretøjer. Det er også FDMs konstatering, at Politiet finder at knallerter ofte er modificeret med konstruktive ændringer eksempelvis for at kunne opnå højere topfart. Derfor kan det ikke umiddelbart afvises, at krav om periodisk for knallerter vil kunne øge færdselssikkerheden for denne trafikantgruppe.”

Frie Danske Lastbilvognmænd:

”Der er tale om trafiksikkerheds-forringelser, når kravene til bremseeffekten procentvis nedsættes i forhold til nuværende danske krav til bremseprocenter.

Lastvognen er som transportredskab konstant i udvikling, hastighedsbegrænser, fartskriver, ABS, EBS, til styring af bremserne er lovkrav.

Chaufførerne er konstant i en udvikling for at forbedre trafiksikkerheden, hastighedsbegrænser, fartskriver, køre- hviletidsbestemmelser, arbejdstidsdirektiv, uddannelse, efter uddannelse.

Cyklistforbundet stiller konstant krav om sikkerhedsudvikling for at undgå højresvingsulykker. FDL kan ikke gå ind for nogen form for nedsættelse af bremse-procenterne, eller forringelser af trafiksikkerheden.

Trafikstyrelsen foreslår også en 5 % vejsidekontrol, hvilket ikke er realistisk. Rigspolitiet har et mobilt bremseanlæg og to mand til at betjene det. Den ene medarbejder er faktisk pensionist. Den daglige kapacitet på mobilt bremseanlæg er fire lastvognsvogntog.

Det kan ikke lade sig gøre med det nuværende materiel.

En effektiv kontrol kan kun lade sig gøre i samarbejde med syns-virksomhederne, som dagligt arbejder med syn af lastbiler.

Den bestående ledigbeds kapacitet i de danske synshaller for lastvogne kan også bruges til vejsidekontroL

FDL foreslår derfor et samarbejde med syns-virksomhederne. De har ekspertisen og udstyret, så lastbilerne skal blot ledes til en synshal og kontrolleres der.

FDL må konkludere, at Trafikstyreisens forslag overhovedet ikke er gennemtænkt. Forslaget bærer præg af skrivebordsarbejde uden indsigt i de faktiske forhold.

Transportbranchen har brug for regler, som skaber klarhed for alle. Regler, der er nemme at bruge for branchen og lette at kontrollere for politiet.”

International Transport Danmark:

”ITD anser bestræbelserne omkring et ensartet regelsæt i EU, omkring periodisk syn og vejkantkontrol som meget positive. Muligheden for på sigt at opnå gensidig anerkendelse af periodiske syn over hele EU vil kunne bidrage væsentligt til mere effektiv og fleksibel udnyttelse af køretøjer, der anvendes på tværs af grænserne i medlemsstaterne.

ITD’s bemærkninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF: ITD er som ved førnævnte bemærkninger positive over for

intensionerne i forslaget, særligt tiltagene vedrørende reduktion af administrative hindringer, udvidet adgang til oplysninger, udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne, ensartede krav til inspektørernes uddannelse mv. Også i dette forslag savnes dog, særligt for erhvervskøretøjer, værktøjer til øget samarbejde og dialog med "branchen" (virksomhederne og deres organisationer) og transparens omkring indsats og statistikker. I lighed med bemærkningerne til førnævnte forslag vil dette kunne medvirke til, at problematiske områder, der afdækkes i forbindelse kontrollerne, i større omfang kan indgå i en målrettet indsats fra operatørerne selv – ved hjælp af egenkontrol, kampagner, information etc. ITD noterer sig også med tilfredshed, at forslaget indeholder en videre tidsramme, inden for hvilken den periodiske tekniske kontrol kan udføres, end det er tilfældet i den danske synslov (efter seneste revision) – nemlig en tidsramme på fire måneder. De nuværende bestemmelser i den danske synslov er efter foreningens opfattelse unødig restriktive og ufleksible, særligt for erhvervskøretøjer i større flåder – hvilket talrige henvendelser fra erhvervet til brancheorganisationerne siden ikrafttræden af den nye synslov i DK tydeligt indikerer.

ITD står naturligvis til rådighed for en konstruktiv dialog, såfremt ovenstående kommentarer ønskes yderligere uddybet."

MC Touring Club:

"MC Touring Club Danmark (MCTC) har følgende kommentar til forslaget om periodisk syn (af motorcykler):

Grundlæggende ser MCTC ikke nogen som helst grund til at indføre periodisk syn af motorcykler. Det er almindelig kendt, at de danske motorcykler og scootere er i god teknisk stand, og der foreligger os bekendt ingen som helst dokumentation for, at en periodisk teknisk kontrol skulle få nævneværdig indflydelse på færdselssikkerheden. I oplægget nævnes, at 8 procent af mc-ulykker kan henføres til tekniske mangler. Dette tal forekommer helt utroværdigt og kræver dokumentation fra en uafhængig instans. En omfattende international undersøgelse (MAIDS – www.maids-study.eu), som EU selv var med til at finansiere, viste, at det var under 1 procent af ulykker med motoriserede 2-hjulere, som havde tekniske fejl som årsag. En indførelse af periodiske syn – specielt med de korte intervaller som foreslås – vil således ikke styrke færdselssikkerheden i nævneværdig grad, men vil stort set kun tjene til at sikre milliardindtægter til synsvirksomhederne på bekostning af de europæiske motorcyklister.

Foruden de direkte omkostninger til synene kommer også omkostninger til benzin i forbindelse med kørsel frem og tilbage til synene, øget udslip fra motorerne samt tabt arbejdsfortjeneste og nedsat produktivitet, så de private og samfundsmæssige omkostninger ved periodiske syn for motoriserede 2-hjulere vil slet ikke komme til at stå i et rimeligt forhold til en eventuel minimal gevinst.

Oplæggets påstand om, at antallet af ulykker med motorcykler er stigende, er også yderst tvivlsomt. Når man ser på antallet af dræbte motorcyklister i forhold til

antallet af indregistrerede motorcykler, har der både set over lang og kort tid været et markant fald i antallet af dræbte i Danmark. Det samme er i øvrigt tilfældet i andre EU-lande, som vi kender til.

Specielt med hensyn til det foreslåede korte interval på 1 år mellem synene for køretøjer over 6 år skal det anføres, at en stor del af mc-bestanden – især den ældre – kun kører få km pr. år. Der vil således være et meget stort antal motorcykler og scootere – for slet ikke at tale om knallerter – som skal til syn, selv om de kun har kørt omkring 1.000 km eller endnu mindre siden sidste syn. Og for nyere 2-hjulere vil der være mange, som har kørt betydelig under 10.000 km, når de skal til syn første gang. Altså et total spild af tid og ressourcer. Samtidig virker det endnu mere paradoksalt, når man ved, at der for øjeblikket i EU arbejdes på at stille krav til motorcykelproducenterne om, at de skal dokumentere/garantere at deres produkter kan overholde gældende emissionskrav de første 30-40.000 kilometer. Dette vil medføre at de opstillede krav, som også er begrundet i ønsket om reduceret forurening, ikke harmonerer med de foreslåede syns-intevaller set i forhold til det almindelige årlige kørte antal kilometer.

MCTC skal også påpege, at en meget stor del af motorcyklisterne ikke kører i perioden oktober til maj, så hvis motorcykler indkaldes i den periode, vil det give problemer for mange mc-ejere. For mc-ejere er der altså meget stor forskel på, om man bor i Palermo eller i Pandrup.

Imod indførelsen af periodiske syn taler også, at sammenligninger mellem lande, der har periodiske syn af motorcykler, og lande der ikke har, ikke viser nogen sikkerhedsmæssig gevinst for de lande, som allerede har periodiske syn. Det ser ud til, at synene alene tjener til at berige de store synsvirksomheder på forbrugernes bekostning. Dette bakkes for eksempel op af en undersøgelse fra et udvalg i parlamentet i delstaten Victoria i Australien. Her blev det konkluderet, at det ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt var unødvendigt at indføre periodiske syn (http://www.parliament.vic.gov.au/archive/rsc/roadworthy/report/rwc.pdf). Citat (MCTC's oversættelse): Udvalget undersøgte australske jurisdiktioner og New Zealand, som har tvungne syn for motorkøretøjer, og kunne ikke finde noget overbevisende bevis baseret på uheldsstatistikker, der støtter indførelsen i Victoria… Udvalget fandt, at fejl på køretøjer ikke var nogen signifikant årsag eller bidragsyder til fatale eller alvorlige ulykker… Victoria Police, som gennemførte meget strukturerede undersøgelser af uheld med dødelig udgang, konkluderede, at forbindelsen mellem årsagen til alvorlige uheld og køretøjernes tekniske tilstand (roadworthiness) ikke er signifikant. Endelig peger den danske HVU-undersøgelse af dødsulykker med motorcykler heller ikke på, at indførsel af periodisk syn skulle kunne nedbringe antallet af uheld med motorcykler.

MCTC skal således konkludere, at der ikke findes nogen dokumenteret grund til at indføre periodisk syn for motorcykler og scootere, og at de private og samfundsøkonomiske omkostninger langt vil overstige eventuelle fordele."

Motorhistorisk Samråd:

”Motorhistorisk Samråd har gennemgået lovpakken og har følgende kommentarer:

Overordnet

MhS hilser det velkomment, at der på EU-plan kommer ens regler for periodisk kontrol med motorkøretøjer samt vejsidesyn for erhvervskøretøjer, men at der **ikke** bør ske en forringelse af de nuværende regler / lempelser for historiske køretøjer i Danmark.

Konkret

”Det overlades til medlemsstaterne selv, om synsperioden for historiske køretøjer skal forlænges udover forordningens udgangspunkt”: MhS ønsker, at de nuværende regler / lempelser fortsætter, således at der eksempelvis fortsat skal være:

- 8årig syn for veteranbiler, hvis de er mere end 35 år
- Motorcykler, lette påhængsvogne og traktorer fortsat undtages fra syn (undtagen ejerskiftesyn), hvis de er mere 35 år
- At alle historiske erhvervskøretøjer undtages i relation til reglerne om vejsidesyn
- At de nuværende regler / lempelser nationalt bibeholdes for alle historiske køretøjer

Vi ser gerne, at kravet om syn hvert år, hvis køretøjet har kørt mere end 160.000 km. i løbet af køretøjets første seks år, fuldstændig bortfalder for historiske køretøjer. Antal kørte kilometer for historiske køretøjer har minimal betydning.

Udkastet lægger op til, at historiske køretøjer defineres som værende 30 år. Dette finder MhS fuldt i tråd med den internationale motorhistoriske organisation FIVA, som netop definerer historiske køretøjer som værende 30 år – i Danmark er grænsen for registrering af historiske køretøjer 35 år.

Er denne aldersdefinition noget, som man fra dansk side nationalt / internationalt vil se nærmere på, så man i Danmark kan få veteranstatus efter 30 år?”

Motorcykelbranchens Landsforbund:

”Motorcykelbranchens Landsforbund skal hermed på vegne af en del af vor kreds af medlemmer fremkomme med bemærkning til EU-Kommissionens forslag til obligatorisk syn af 2-hjulede køretøjer med hastighed over 25 km/t.

Spørgsmålet var senest oppe og vende nationalt medio 2007 og blev den gang afvist af Færdselssikkerhedskommissionen bl.a. med henvisning til svenske og tyske undersøgelser, hvor der i undersøgelserne ikke blev skelnet mellem fejl af sikkerhedsmæssig karakter og andre fejl i øvrigt, - fejl som i øvrigt var væsentligt færre end gældende for 4-hjulede køretøjer.

I 2004 fik ACEM (European Motorcycle Manufacturers Association) udarbejdet en rapport på baggrund af ca. 1.000 uheld.

Rapporten går imod deres egen anbefaling om periodisk syn, idet rapporten konkluderer, at under 1% af uheldene i undersøgelsen skyldes tekniske fejl og mangler.

At indførelsen af periodisk syn på 2-hjulede køretøjer vil bibringe synsbranchen flere arbejdspladser må bero på ønsketænkning, da synsbranchen i Danmark har haft og fortsat har en overkapacitet.

Forslaget om indførelse af periodisk syn af 2-hjulede køretøjer med hastighed over 25 km/t vil efter vor bedste overbevisning ikke få den ønskede effekt, - hverken på det færdselssikkerhedsmæssige eller det beskæftigelsesmæssige område, og vil kun betyde en yderligere udgift for brugerne af 2-hjulede køretøjer."

Motorcykel Forhandler Foreningen:

"Periodisk syn af køretøjer til brug på offentlig vej ses som et redskab til at sikre den tekniske og sikkerhedsmæssige forhold er i en sådan stand, at de køretøjer der benytter vejarealerne ikke kan forårsage ulykker grundet tekniske defekter, er et synspunkt vi deler med Færdselsstyrelsen.

MFF er dog ***ikke*** af den opfattelse, at et periodisk syn af motorcykler vil ændre på den tekniske og sikkerhedsmæssige standard på motorcykler, men kan kun opfatte dette som en ekstra byrde der pålægges motorcyklisterne i Danmark.

MFF vil i det efterfølgende uddybe dette synspunkt, hvoraf det tydeligt fremgår

- At staten kan se frem til at ***miste*** en indtægt ikke under 45 millioner kroner.
- At motorcykel branchen som helhed vil få yderligere omsætnings tilbagegang
- med tab af arbejdspladser til følge.
- At sikkerheden på vejene ikke ændres
- MFF undre sig..

Vi kan derfor ikke se, hverken den tekniske begrundede nødvendighed af dette tiltag, eller politikkernes behov for at belaste sine vælgere med yderligere byrder på op til 35 millioner kroner, når det forventeligt ikke vil medføre noget positivt resultat for trafiksikkerheden overhovedet.

Økonomi.

Bestanden af motorcykler i Danmark er i størrelse orden 145.000 enheder registret på nummerplade.

Hovedparten af bestanden, tæt på 55 %, har første registreringsdag før 1994. Årsagen til denne ældre bestand, skal ses i lyset af at motorcyklen, *for så vidt angår denne del af bestanden*, ikke er et dagligt transportmiddel, men en passioneret hobby hvor netop de tekniske detaljer *er* selve ejerglæden ved motorcyklen.

Disse motorcykler bliver kun i mindre eller ringe grad benyttet og der er da heller ingen undersøgelser i forbindelse med uheld overhovedet, der påviser at netop disse skulle udgøre nogen sikkerhedsmæssig risiko.

Det er også vores klare opfattelse, ved samtaler med vore kunder, at kunderne ikke ønsker denne ekstra økonomiske byrde i disse krisetider og derfor vil fravælge køretøjets registrering hvis tvungne syn indføres.

At indføre periodisk syn af motorcykler vil derfor medføre følgende konsekvens:

Konservativt beregnet vil 30 % af de nu indregistrerede motorcykler blive afmeldt, da det ikke er en nødvendig omkostning i den kriseramte danskers husholdnings budget.

Dette vil derfor medføre et årligt provenu tab til staten på ikke under 19 millioner kroner fra afgiften på de lovpligtige ansvarspræmier. (afgiften er 30 % af den opkrævede præmie pr. år) Dette vil også medføre et årligt provenu tab til staten på ikke under 26 millioner kroner fra ejer afgiften.

Samlet vil staten derfor forventeligt måtte noterer sig et indtægts tab, i forhold til nuværende niveau, på ikke under 45 millioner kroner årligt!

Moms indtægter fra tvungne syn af den tilbageværende bestand vil skønsmæssigt andrage 6,8 millioner kroner. Altså er der for staten IKKE tale om en indtægtsgivende forretning, men derimod en forudsigelig særdeles tabs givende!

Flere i arbejde? NEJ- tværtimod!

Af forslaget fremgår også, at netop synshallerne skulle generer flere arbejdspladser. Denne påstand er der ingen belæg for overhovedet, idet der er en tydelig overkapacitet generelt i de danske synshaller.

At nedgangen i totalbestanden vil reducere motorcykelbranchens eksistens grundlag er utvivlsomt, hvorfor yderligere reducering af medarbejderstaben i motorcykelbranchen til arbejdsløshed, er uomtvistelig.

Hvis periodisk syn indføres, vil de resterende mere end 100.000 vælgere og ejere af motorcykler kunne imødese en ekstra afgift / udgift på syn af sin hobby, samlet i størrelses orden 34 millioner kroner til syns gebyrer.

En afgift der ikke tilfalder statskassen, men synshallerne, hvilket gør det yderligere svært at se formålet med en mulig indførelse af periodisk syn af motorcykler i Danmark.

MFF undrer sig:

Hvis man ønsker at samle 2 vandrør i et hus, hvor den største fare er vand på gulvet, kræver det en stats aut.reparatør for at måtte foretage reparationen.

Hvis man derimod som forbruger, *uden uddannelse overhovedet,* selv ønsker at forsøge sig med reparation af bremser og andre trafiksikkerhedsmæssige komponenter, tillades dette uhindret på trods af konsekvensernes indlysende alvorlighed set i forhold til vandrør.

Hvis man reelt ønskede at gøre noget effektivt ved den tekniske trafik sikkerhed, kunne man se på måden man i Tyskland håndterer dette problem, nemlig ved hjælp af "meister prüfung" uddannelsen i auto og mc branchen. Forbrugeren og trafiksikkerheden får derved den nødvendige garanti for fagmæssigt korrekt udført arbejde og hvor konsekvensen for indehaveren af certificeringen, hvis der opstår tvivl om arbejdets udførelse så er, at denne kan fratages retten til at drive virksomhed.

Dette kendes bla. fra el og vvs branchen her i landet, men desværre benytter man sig ikke af dette i trafiksikkerheds sammenhænge, et forhold vi i MFF undrer os over.

Derfor … efter vores bedste faglige bedømmelse vil periodisk syn være af utrolig begrænset værdi, hvis nogen overhovedet for færdselssikkerheden, men til stor irritation for de mere end 100.000 vælgere i Danmark, der som ansvarlige trafikanter har motorcyklen som transportmiddel."

Motorcykel Importør Foreningen:

"På vegne Motorcykel Importør Foreningen skal jeg meddele, at vi ingen bemærkninger har til høringsforslaget."

Tekniske Konsulenter for Vejtransport:

"Generelt.

Vi bemærker, at der er tale om minimumsregler til køretøjers indretning og udstyr, hvor de enkelte lande fortsat kan have regler som i højere grad understøtter færdselssikkerheden.

Vi bemærker også, at køretøjer fortsat skal til periodisk syn i det land hvor de er registrerede.

Vi bemærker dog også den afsluttende bemærkning i Europa-Kommissionens Memo af 13. juli 2012;

”En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU niveau”.

Vi opfatter derfor forslaget som oplæg til en EU-standard for syn af køretøjer, hvilket på sigt kan betyde, at der kan opnås yderligere fordele ved at udflage danske køretøjer, såfremt andre EU lande generelt tilbyder syn på lempeligere vilkår.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener således, at det i længden være vil uholdbart, at opretholde skrappere krav til danske syn af køretøjer, end de krav som gælder ved syn af køretøjer i det øvrige EU.

Som motivation for forslaget til det nye direktiv anføres blandt andet at det ”tager sigte på at bidrage til at nå målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % senest i 2020” (afsnit 1, side 2).

Europa-Kommissionens Memo af 13. juli 2012 indeholder afsnittet ”Nøgletal og fakta” hvor der bl.a. vises to grafer. For begge grafer gælder, at det ikke fuldstændigt klart for os, hvilke undersøgelser der ligger bag. Den første graf (på side 7) viser at uheld med ældre køretøjer er mere alvorlige en ulykker med nye køretøjer. Den løbende tekniske udvikling af europæiske køretøjer taget i betragtning, er dette ikke overraskende. Derimod står det os ikke klar hvorledes grafen dokumenter at ”antallet af alvorlige ulykker (med trafikdrab), der skyldes tekniske defekter, stiger væsentligt efter 5-6 år”.

Den anden graf viser at antallet af motorcyklister som dræbes i den europæiske trafik er faldet fra 2001 til 2010, men det står ikke klart for os hvorledes dette fald relaterer til synsfrekvensen af køretøjerne. Især når det tages i betragtning at der ikke er krav om periodisk syn af motorcykler i 11 af de 27 EU-lande.

Vi savner således dokumentation for at hyppigere syn af ældre køretøjer vil give den ønskede virkning, og frygter at det primære resultat af forslaget, vil være en økonomisk belastning af europæiske køretøjsejere.

Krav til køretøjer som fremstiles til periodisk syn.

I afsnit 3 i forslaget til bilag til direktivet er listet de minimumskrav der anses for nødvendige for godkendelse af køretøjet. Såfremt de foreslåede minimumskrav bliver gældende for Danmarks vedkommende, mener vi at forskellen mellem kravene til typegodkendelse af et givet køretøj, og kravene ved periodesyn af køretøjet, øges i forhold til den nuværende situation i Danmark. Dette gælder ikke mindst for kravene til køretøjers bremsepræstation. Vi frygter således, at indførelse af krav som anført i høringsforslaget, til køretøjer der fremstilles til periodiske syn, på sigt vil medvirke til en forværring af trafiksikkerheden. Det virker ikke

velovervejet, at der er meget detaillerede EU-krav til nye køretøjer, men at køretøjer som er ude at køre, kan godkendes med lavere sikkerhedskrav.

Undersøgelser af bremser på tunge påhængskøretøjer viser at danske påhængskøretøjers bremse præstation er blandt de bedste i Europa. Til trods for benyttelse af få resurser er det lykkedes at få et godt resultat. Efter forslaget om periodisk kontrol af køretøjer vil en tung påhængsvogn kunne godkendes med en bremsepræstation på 40% mod den i dag i Danmark gældende på 50%. Efter det fremsendte forslag så vil EU direktiv 2010/48 være skillelinje for om gamle køretøjer kan godkendes med dårligere bremser.

De reducerede krav til brugte køretøjer bremseevne i forhold til nye køretøjer, ses ligeledes at være gældende for øvrige køretøjskategorier.

Konklusion

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport udtrykker sin bekymring for, hvorvidt den foreslåede harmonisering af periodisk kontrol af køretøjer, vil give den ønskede reduktion af tilskadekomne i trafikken.

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport opfordrer til, at der arbejdes for, at køretøjer ved periodiske syn skal opfylde de samme krav som var gældende ved ibrugtagning af køretøjet, uanset køretøjets alder.

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport udtrykker sin bekymring for, om harmonisering af periodisk kontrol af køretøjer er påbegyndt på for lavt et niveau."

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget forventes i sin nuværende form at have følgende økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget forventes at medføre 800.000 ekstra periodiske syn om året og dermed betydelige ekstra udgifter for danske køretøjsejere og dermed ekstra udgifter i størrelsesordenen 350 mio. kr, hvis det vedtages i sin nuværende form.

For synsvirksomhederne vil forslaget betyde et udvidet indtægtsgrundlag med omkring dobbelt så mange periodiske syn, men også betydelige udgifter til indkøb af nyt prøvningsudstyr, forventeligt i størrelsesordenen 79 mio. kr.

De statslige IT-systemer, som håndterer indkaldelse og registrering af synsresultater, vil skulle udbygges for at kunne håndtere

- ekstra køretøjskategorier
- hyppigere indkaldelser

- flere synsresultater
- nyt fejlklassifikationssystem
- udveksling af synsresultater i EU
- registrering af små knallerter (før 2006)
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Det vurderes, at omkostningerne hertil vil beløbe sig til i størrelsesordenen 30 mio. kr., hvortil skal lægges et endnu ukendt beløb til ændring af de IT-systemer hos synsvirksomhederne, som kommunikerer med de statslige IT-systemer.

Antallet af inspektører, som udfører tilsyn med synsvirksomhederne, vil skulle udvides. Det vurderes, at udvidelsen vil være i størrelsesordenen 7 årsværk til supplement af de nuværende 10 synsinspektører.

Antallet af klagesager må antages at blive fordoblet, med deraf følgende tilpasning af personaleressourcer i størrelsesordenen 1 årsværk. Forslaget forventes ikke at medføre øgede udgifter for staten, da udgiften til synsinspektører og til klagesagsbehandling vil være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhedernes betaling til dækning af tilsynsaktiviteter, jf. Lov om godkendelse og syn af køretøjer, § 15.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. En formindskelse i luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner skønnes opvejet af den ekstra kørsel til syn. Der forventes en nedgang i antal støjende motorcykler og konstruktivt ændrede knallerter, hvilket medfører sparede velfærdstab (støj) og sparede færdselsuheld for knallerter.

Forslaget forventes således at have betydelige samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Trafikstyrelsen har anmodet Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport om at udarbejde en cost-benefit analyse, som mere detaljeret belyser forslagets økonomiske konsekvenser. Der forventes at foreligge delresultater fra analysen primo november 2012 og en endelig rapport i december 2012.

Merudgifter afholdes jf. gældende budgetvejledning, indenfor relevante myndigheders eksisterende rammer.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, da de eksisterende krav er gennemført uensartet og der er store afvigelser med håndhævelsen af den tekniske kontrol, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder forslagets formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet meget vigtig. Regeringen finder ikke mindst de dele af forslaget, som vedrører harmonisering af kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer med henblik på at sikre ensartede syn i Unionen vigtige, idet harmonisering af sådanne krav vil mindske risikoen for "synsshopping" på tværs af landegrænserne. Regeringen finder det selvsagt ligeledes vigtigt, at kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer er proportionale med forslagets formål.

Regeringen finder det endvidere vigtigt, at der i forbindelse med drøftelserne af forslaget inddrages en bredere palet af uafhængige videnskabelige vurderinger. Dette gælder ikke mindst vurderinger af effekten af de dele af forslaget, som vedrører inddragelse af to-hjulede køretøjer, mellemstore påhængsvogne og campingvogne i forordningens anvendelsesområde. Der bør endvidere ske en uafhængig videnskabelig vurdering af de dele af forslaget, som vedrører hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag. Baggrunden herfor er at danske cost-benefit beregninger fra 2007 af hyppigere syn - på linje med tyske cost-benefit beregninger af det aktuelle forslag og i modsætning til Kommissionens analyse - sætter spørgsmålstegn ved, om de økonomiske fordele står mål med udgifterne.

På baggrund heraf er Regeringen positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer på et proportionalt niveau, da det er væsentligt, at der anvendes fælles standarder, men at investeringen i tid og udstyr bør stå mål med det forventede udbytte. Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere to-hjulede køretøjer og mellemstore påhængsvogne og campingvogne i ordningen med periodisk syn. Regeringen kan derimod ikke støtte hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag, da der er på baggrund af de foreliggende beregninger foreligger tvetydig dokumentation for effekterne af forøget synsfrekvens.

Regeringen kan tilslutte sig den valgte fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges i en forordning, vedtaget af Rådet og Europa Parlamentet.

Regeringen finder dog ikke, at der bør delegeres beføjelser til Kommissionen til at tilpasse reglerne for, hvilke køretøjer der er omfattet af periodisk syn, og hvor ofte disse køretøjer skal synes. Baggrunden herfor er, at tilpasning af disse regler kan indebære betydeligt forøgede samlede udgifter for et stort antal køretøjsejere, og der vurderes således at være tale om ændringer af væsentlige elementer i den lovgivningsmæssige retsakt. Regeringen er imidlertid positiv over for, at der

delegeres beføjelser til Kommissionen til at tilpasse forordningens bilag. Regeringen finder dog, at tilpasningen af bilagene bør ske gennem vedtagelse af gennemførelsesretsakter, da tilpasning af bilagene vurderes at være af en vigtighed, som fordrer medlemsstatskontrol tidligt i beslutningsprocessen.

Forslaget forventes at have betydelige samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser. Der skal sikres sammenhæng mellem mål, midler og finansiering, hvorfor det vil være nødvendigt med grundige økonomiske analyser, særligt af de forudsætninger, der indgår i Kommissionens konsekvensanalyse.

Trafikstyrelsen har anmodet Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport om at udarbejde en cost-benefit analyse, som mere detaljeret belyser forslagets økonomiske konsekvenser. Der forventes at foreligge delresultater fra analysen primo november 2012 og en endelig rapport i december 2012. Regeringen vil tage spørgsmålet op igen, såfremt analysen utvetydigt dokumenterer, at der er en væsentlig trafiksikkerhedsmæssig og miljømæssig forbedring, der står mål med udgifterne forbundet hermed.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Behandlingen af forslaget er blevet præsenteret og er i gang med at blive forhandlet på møder i Transportarbejdsgruppen, men en del lande har taget forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

Alle lande støtter forslagets formål: At forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

En række større EU-lande har fremført ønske om at forslaget skal ændres fra forordning til direktiv.

Visse lande har stillet spørgsmål ved, hvorvidt forordningen giver Kommissionen for vide beføjelser til at vedtage delegerede retsakter.

En række større EU-lande har udtrykt tvivl om, hvorvidt forslaget bidrager til opfyldelsen af dets formål om øget færdselssikkerhed og forbedring af miljøet. På nuværende tidspunkt er der således skepsis blandt et flertal af landene mod Kommissionens forslag om at indføre krav om hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 19. september 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse på Unionens vegne og midlertidig anvendelse af aftalen om fastlæggelse af en generel ramme for forbedret samarbejde mellem Den Europæiske Union og Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol)

KOM(2012) 438

Nyt notat

Forslaget er sat på dagsordenen til vedtagelse på rådsmødet (TTE) den 29. oktober 2012.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen foreslår, at Rådet træffer afgørelse om at undertegne en aftale om fastlæggelse af en generel ramme for forbedret samarbejde mellem Unionen og Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol). Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 2. august 2012 under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure og proceduren for indgåelse af aftaler med tredjelande og internationale organisationer.

Kommissionen anmodede den 8. juni 2011 om Rådets mandat til at indlede forhandlinger om en samarbejdsaftale mellem EU og Eurocontrol. Mandatet blev givet den 6. oktober 2011, og på grundlag af mandatets forhandlingsdirektiver blev et udkast til aftale paraferet af de to parter den 24. april 2012.

Eurocontrol er en organisation med 39 medlemslande, hvoraf de 13 ikke er medlemmer af EU. Der er i forvejen et udstrakt samarbejde, men med den nye aftale vil dette blive konsolideret. I det foreslåede udkast til aftale fastsættes vilkårene og betingelserne for et forbedret samarbejde mellem EU og Eurocontrol. Formålet er at bidrage til en rettidig og konsekvent gennemførelse af Single European Sky (SES) i EU og i tredjelande, som ønsker at være underlagt SES, at lette det nødvendige civile/militære samarbejde om lufttrafikkontrol i SES, og at udnytte Eurocontrols ekspertise på disse områder. Desuden tilsigtes det at sikre synergivirkninger og undgå overlapning med arbejdet i det europæiske agentur for luftfartssikkerhed (EASA).

I aftalen defineres former og mekanismer for samarbejde og koordinering mellem parterne. Et fælles udvalg, der nedsættes ved aftalen, vil få ansvaret for dens forvaltning og funktion. Desuden fastlægges finansieringen af aktiviteterne i overensstemmelse med de gældende regler for parternes respektive budgetter.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

3. Høring

Høringen fandt sted i forbindelse med orientering om sagen i EU-Specialudvalget for Transport den 8. oktober 2012 og efterfølgende udsendelse af rammenotat.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser for Danmark.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens generelle holdning

Danmark er generelt tilhænger af, at der indgås en overordnet samarbejdsaftale mellem EU og Eurocontrol. Man finder det veldefineret, hvad samarbejdet skal omfatte, ligesom finansieringsspørgsmål og bestemmelser om deltagelse i det fælles udvalg er løst tilfredsstillende.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes enighed om, at aftalen skal undertegnes.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg blev orienteret om Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse til at indlede og gennemføre forhandlinger med Eurocontrol om en overordnet samarbejdsaftale den 29. september 2011 forud for rådsmødet (TTE) den 6. oktober 2011.

Dagsordenspunkt 6: Kommissionens forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

KOM(2012)382

Nyt notat

Resumé

Lastbiler, busser og påhængskøretøjer (erhvervskøretøjer) skal ifølge fælles EU-minimumsstandarder undersøges ved uventede syn ved vejsiden for at kontrollere deres stand mellem de periodiske syn af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

EU-Kommissionen ønsker at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at

- *øge omfanget af og kravene til teknisk kontrol i hele Den Europæiske Union*
- *skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne*

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjssikkerhedspakke, der består af forslag til:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.

2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.

3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet. Dette notat omhandler forslaget nævnt under punkt 3 ovenfor om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2012 (dansk sprogversion den 23. juli 2012) under henvisning til artikel 91 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige

lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Den foreslåede forordning erstatter det gældende direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/47/EU af 5. juli 2010).

Ved syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås uventet undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø. I Danmark udføres syn ved vejsiden af Trafikstyrelsens inspektører i samarbejde med politiet og af politiet alene. Trafikstyrelsen fastsætter de nærmere regler om gennemførelse af syn ved vejsiden.

De nugældende regler indebærer, at det beror på et skøn hvor mange syn ved vejsiden, der skal gennemføres hvert kalenderår.

Kommissionen foreslår blandt andet, at der skal kontrolleres mindst 5% af det samlede antal registrerede tunge erhvervskøretøjer pr. kalenderår ved vejsiden, at varebiler og små påhængskøretøjer til erhvervsbrug skal omfattes af ordningen, og at der skal anvendes mobile synsenheder eller synsvirksomheder i nærheden.

Det fremgår af Kommissionens ledsagende memorandum, at hovedformålet med de foreslåede foranstaltninger er at forbedre færdselssikkerheden og bidrage til det politiske mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte pr. år med 50 % inden 2020. Det angives, at der kan reddes mere end 1.200 liv, og at mere end 36.000 ulykker ville kunne undgås. Endvidere vurderes det, at den økonomiske fordel for samfundet vil være mere end 5.600 mio. euros (ca. 42.000 mio. kr.).

Foranstaltningerne i Køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre

2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter samt samarbejde mellem medlemsstaterne

3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

Kommissionen oplyser, at i et bredere perspektiv vil den næste fase bestå i at oprette et harmoniseret system til dataudveksling internt i Unionen. En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU- niveau.

Forslaget vil i sin uændrede form medføre en fordobling af syn ved vejsiden i Danmark.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes syn ved vejsiden

    1. varebiler N1
    2. små påhængsvogne O1 og O2

- Bedre vejkantsyn enten

    1. vha. mobile synsenheder eller
    2. i synsvirksomheder i umiddelbar nærhed

- Lastsikringskontrol skal indgå
- Kontrol rettes mod højrisikovirksomheder baseret på tidligere synsresultater for at begrænse syn ved vejsiden af vel vedligeholdte køretøjer
- Mindst 5% af det samlede antal registrerede køretøjer skal undersøges inden for samme kalenderår (indledende syn)
- Der skal medbringes seneste synsrapport og vejsidesynsrapport i bilen
- Kompetencekrav til inspektører, som foretager detaljerede syn ved vejsiden (som for periodisk syn)
- Krav til detaljeret synsindhold – min. undersøgelse af bremser, styretøj, bærende dele og miljø
- Regler om vurdering af mangler
- Regler om procedurer ved væsentlige eller farlige mangler
- Mulighed for at opkræve gebyr ved konstaterede væsentlige eller farlige mangler
- Mindst 6 årlige samordnede vejsidesyn
- Målrettet udvælgelse på baggrund af risikoklassificering
- Krav til omfang og metode ved fejlfinding
- Krav til vurdering af mangler (i kategorierne hhv.: mindre-væsentlige-farlige)
- Krav til klassificering af lastsikringsmangler, til inspektion og til vurdering

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Følgende danske regler om vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24/10/2011 af færdselsloven

- Færdselsstyrelsens (nu Trafikstyrelsens) cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden (”§77-syn”) af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler nr. 75 af 04.12.2008

Ved vedtagelse af forordningsforslaget, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

3. Høring

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 af EU-specialudvalget for transport med frist til den 17. august 2012. Derudover er der iværksat høring den 9. august 2012 af øvrige forbruger-, synsbranche-, handels-, reparations-, forsikrings- og forskningsorganisationer med frist den 31. august 2012.

Følgende høringssvar er modtaget:

Brancheforeneingen Danske Synsvirksomheder (DKSyn, FDM Bilsyn, PAVA Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, A-Inspektion):

”ERFAgruppen-bilsyn har den generelle holdning, at alt der kan øge og fremme trafiksikkerheden er man positiv overfor.”

Dansk Transport og Logistik (DTL):

”I forbindelse med høring om Europa-Parlamentets og Rådets forslag til køretøjssikkerhedspakken omhandlende ny forordning til syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, hermed vores høringssvar.

Generelt om Køretøjssikkerhedspakken finder vi, at forslaget er gennemgribende, og det vil på europæisk niveau harmonisere regler om teknisk kontrol med henblik på at effektivisere synsvirksomhedernes virkefelt, samt stille større krav til inspektørernes færdigheder og uvildighed, end tilfældet er i dag. Alt sammen med det formål at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne, hvilket det må antages, at forslaget i stor udstrækning vil tilgodese.

Dog er der visse forbehold at iagttage, hvilket især handler om de økonomiske konsekvenser af forslaget, som særligt sigter imod erhvervskøretøjer og herunder en i forvejen presset transportbranche. Der er risiko for, at den regning, som naturligt vil blive sendt videre til transporterhvervets kunder, vil forringe danske transportvirksomheders konkurrenceevne yderligere henset til det generelle løn- og prisniveau i Danmark, uagtet at forslaget implementeres bredt inden for EU.

DTL skal på trods af de økonomiske konsekvenser oplyse, at vi finder den overordnede idé med krav om regelmæssige periodiske syn fulgt op af en intensiveret og risikobasseret landevejskontrol som et godt tiltag for at undgå, at køretøjer i ringe teknisk stand kører rundt på de europæiske veje til fare for færdselssikkerheden.

Af bemærkninger til forslaget om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer skal vi bemærke følgende:

- Indledningens pkt. 3, Side 6, afsnit 4 og 5:

Det bemærkes, at for at kunne gennemføre et mere omfattende og grundigere syn ved vejsiden i langt større antal end hidtil skal der investeres i prøvningsudstyr, ligesom inspektørkorpset skal opgraderes i både mængde og kompetencer, idet hverken politi eller Trafikstyrelse har i dag et passende antal specialister til rådighed til vejsyn/-kontrol. Et alternativt til ansættelse, uddannelse og anskaffelse af udstyr kunne være at indgå kontrakt med kompetente synsvirksomheder, som i forvejen kan løse denne opgave. Det må i den relation, uanset valg af metode, forudses, at det vil blive økonomisk tungt, og DTL skal derfor pege på, at regningen ikke sendes videre til transportbranchen.

Det bemærkes ligeledes, at lastesikring opprioriteres under et vejsidesyn, hvilket DTL kan bifalde, idet manglende fastgjort gods udgør en væsentlig risiko for færdselssikkerheden generelt. Det skal dog påpeges, at det vil være nødvendigt at harmonisere regler for lastesikring, idet færdselslovens § 82 ikke vil være tilstrækkelig at vurdere ud fra, hvorvidt en last er uforsvarlig fastgjort. Se i øvrigt bemærkningerne i forhold til bilag II.

- Præambel nr. 5:

Det bør fremgå tydeligt af præamblen, at 3. landes køretøjer også er genstand for kontrol.

- Præambel nr. 6:

DTL skal påpege, at vi finder indførelse af et risikobasseret udvælgelsessystem til vejsidekontrol som et absolut nødvendigt værktøj i forbindelse med, at kontrolintensiteten forøges. Det skal undgås, at køretøjer, som tilhører virksomheder, der i øvrigt overholder love og regler og efterlever god skik i branchen generelt, bliver genstand for hyppig vejsidekontrol og derved blive påført driftstab, når der er minimal risiko for, at der kan findes fejl på køretøjet.

Det bemærkes, at medlemsstaterne bør gives adgang til hinandens IT systemer, således at udvælgelse til kontrol kan ske uden forskelsbehandling og ud fra de til enhver tid kendte risici, som en virksomhed - uanset hjemland - måtte udgøre. Dette begrundes i de stigende antal internationale transporter ind og ud ad Danmark, herunder erhvervskøretøjer, som anven- des til systematisk cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark.

- Præambel nr. 10:

For så vidt angår bemærkningen om, at ....", hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og ....." bør sætningen omformuleres.

Det foreslås, at Godslovens krav om, at virksomheder skal drives efter god skik, i stedet bør anvendes (kan dog være en dansk oversættelse og sproglig uoverensstemmelse i.f.t. den engelske udgave..).

- Artikel 5:

Det fremgår ikke tydeligt, om der refereres til det samlede antal køretøjer, herunder private og erhvervskøretøjer, som er registreret på en medlemsstats område. DTL har dog taget dette for givet. Der findes ca. 480.000 erhvervskøretøjer. Det svarer til et krav om syn ved vejsiden på ca. 50.000 køretøjer pr. år. Hertil skal lægges 5 % kontrol af ca. 40.000 påhængskøre- tøjer, hvor sættevogne udgør langt størstedelen. Netop sættevogne har et kendt problem med "sovende bremser" eller manglende vedligeholdelse, da køretøjerne typisk kører som udlejningstrailer eller i en speditørflåde efter en ny trækkende lastbil hver dag.

Dansk Politi kontrollerer i dag ca. 15.000 tunge køretøjer, samt et ukendt antal erhvervskøretøjer under 3500 kg. Det skal derfor påregnes, at kontrolkravet øges med min. 30.000 køre-tøjer svarende til en forøgelse på mere end 100 %.

Opgaven anses for at være ressourcetung og økonomisk uholdbar. Det er krav fra DTL, at regningen ikke sendes videre til vognmændene.

- Artikel 7:

DTL mener, i lighed med forslaget til periodisk syn, at det bør være et krav, at sidste synsrapport for et køretøj kan findes via internettet på en portal, som er relevant for kontrolmyndigheden. Det bør ikke stilles som et krav, at føreren, herunder ejeren, skal medbringe seneste synserklæring, fordi der inden for transportsektoren generelt er en del dokumenter, som chaufføren i øvrigt skal være opmærksom på og medbringe under transporten. Fejl sker, især når dokumenterne jævnligt udskiftes. Indtil at vejbenyttelsesafgift for køretøjer over 12 tons blev digital, var det ikke sjældent, at vognmanden havde det seneste bevis for betalt vejbenyttelsesafgift liggende på firmaadressen, hvorimod et forældet bevis befandt sig i køretøjet. I dag er det digitaliseret til stor glæde for transportbranchen.

Kravet om at skulle medbringe en papirudgave giver unødig administration og et krav om yderligere selvkontrol for vognmanden. Endvidere er det ikke sjældent i moderne vogn- mandsvirksomheder, at det ofte sker, at chaufføren ikke er den samme på et konkret køretøj dag efter dag. I år 2012 bør det være muligt at indføre et europæisk system, som ikke pålæg- ger fører eller ejer at medbringe dokumenter, som i stedet kan findes elektronisk.

Det skal i øvrigt bemærkes, at systemet eksisterer i dag i Danmark, hvor det via Trafikstyrelsens hjemmeside er muligt at finde seneste synsrapport på et givent køretøj ved at taste enten registreringsnummer eller stelnummer. Adressen er:

http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/sider/soegning.aspx

Systemet er brugervenligt og til glæde for kontrolmyndigheder, erhverv og private.

- Artikel 10:

For så vidt angår proceduren om at udtage køretøjer efter et risikobasseret system og herefter foretage en screening af det enkelte køretøj, før der laves en fuldstændig teknisk undersøgelse, skal DTL hilse metoden velkommen. Uagtet at vi aner, at der bliver flere driftstop pga. kontrol i fremtiden, vil metoden være effektiv under forudsætning af, at personalet er veluddannet og har det fornødne udstyr til rådighed.

- Artikel 11 og 15:

Som tidligere nævnt er det afgørende for DTL, at regningen for at anvende mobilt synsudstyr eller en synshal ikke pålægges ejeren af et køretøj, medmindre at der er tale om de betingelser, som er nævnt i artikel 15. Vi kan i øvrigt tilslutte os den kilometergrænse for at anvende synshal som nævnt i artikel 11.

- Artikel 13:

For så vidt angår kontrol af lastesikring i henhold til bilag IV, skal DTL påpege, at færdselslovens § 82, som på nær reglerne i ADR konventionen, alene gælder på dansk område for lastesikring, bør udvides med harmoniserede fælles EU regler.

Det skal tillige påpeges, at de i bilaget i tabel 1 nævnte attester for styrke i forreste væg, sidevæg og bagvæg ikke findes for køretøjer, som benyttes på vejene i dag. Kravet kan såle- des kun blive et fremadrettet krav, idet indhentning af dokumentation for styrken vil blive en anselig udgift for vognmændene, ligesom det i visse tilfælde vil være vanskeligt at dokumentere.

- Artikel 14, stk. 2:

Den omtalte frist bør efter DTL´s opfattelse være en af myndigheden generel fastsat frist, evt. inden for et nærmere angivet tidsrum. Beslutningen bør ikke være op til en inspektør at afgøre på stedet.

- Artikel 16:

Synsrapporten bør tilsendes ejeren, evt. elektronisk, idet det må være køretøjets ejer, som har krav på at få dokumentation for det afholdte vejsidesyn."

Dansk Industri, Bilbranchen:

"Bilbranchen er positivt indstillet til begge forslag og har ellers ikke kommentarer."

Forbrugerrådet:

”Forbrugerrådet finder det positivt, at der gives mulighed for også at udføre vejkontroller på køretøjer til kommerciel brug. Det bør dog tydeliggøres, hvorvidt biler, der er indregistrerede i et andet land i EU, end der hvor kontrollen udføres, kan indgå i en sådan kontrol, og hvorledes det skal indgå i indrapporteringsskemaerne.”

Frie Danske Lastbilvognmænd:

”Der er tale om trafiksikkerhedsforringelser, når kravene til bremseeffekten procentvis nedsættes i forhold til nuværende danske krav til bremseprocenter.

Lastvognen er som transportredskab konstant i udvikling, hastighedsbegrænser, fartskriver, ABS, EBS, til styring af bremserne er lovkrav.

Chaufførerne er konstant i en udvikling for at forbedre trafiksikkerheden, hastighedsbegrænser, fartskriver, køre- hviletidsbestemmelser, arbejdstidsdirektiv, uddannelse, efter uddannelse.

Cyklistforbundet stiller konstant krav om sikkerhedsudvikling for at undgå højresvingsulykker. FDL kan ikke gå ind for nogen form for nedsættelse af bremse-procenterne, eller forringelser af trafiksikkerheden.

Trafikstyrelsen foreslår også en 5 % vejsidekontrol, hvilket ikke er realistisk. Rigspolitiet har et mobilt bremseanlæg og to mand til at betjene det. Den ene medarbejder er faktisk pensionist. Den daglige kapacitet på mobilt bremseanlæg er fire lastvognsvogntog.

Det kan ikke lade sig gøre med det nuværende materiel.

En effektiv kontrol kan kun lade sig gøre i samarbejde med synsvirksomhederne, som dagligt arbejder med syn af lastbiler.

Den bestående ledighedskapacitet i de danske synshaller for lastvogne kan også bruges til vejsidekontrol.

FDL foreslår derfor et samarbejde med synsvirksomhederne. De har ekspertisen og udstyret, så lastbilerne skal blot ledes til en synshal og kontrolleres der.

FDL må konkludere, at Trafikstyrelsens forslag overhovedet ikke er gennemtænkt. Forslaget bærer præg af skrivebordsarbejde uden indsigt i de faktiske forhold.

Transportbranchen har brug for regler, som skaber klarhed for alle. Regler, der er nemme at bruge for branchen og lette at kontrollere for politiet.”

International Transport Danmark:

”ITD anser bestræbelserne omkring et ensartet regelsæt i EU, omkring periodisk syn og vejkantkontrol som meget positive. Muligheden for på sigt at opnå gensidig anerkendelse af periodiske syn over hele EU vil kunne bidrage væsentligt til mere effektiv og fleksibel udnyttelse af køretøjer, der anvendes på tværs af grænserne i medlemsstaterne.

ITD's bemærkninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF:

Den målrettede udvælgelse af køretøjer ud fra ”operatørernes risikoprofil” ved hjælp af et system svarende til det system, der er indført ved direktiv 2006/22/EF vedrørende håndhævelse af køre- og hviletidsbestemmelser, anser ITD som et positivt tiltag. Den risikobaserede udvælgelse vil alt andet lige kunne føre til mere effektive vejkantkontroller og give virksomhederne mulighed for ved hjælp af effektive egenkontrolsystemer, at undgå unødige lange driftsstop i forbindelse med vejkantkontroller.

Det er imidlertid vigtigt, at vurderingen af evt. manglers betydning og evt. sanktionering, fastlægges ud fra en nuanceret og afbalanceret tilgang. Inspektørernes faglige skøn må således aldrig tilsidesættes af ”minimumsreglerne, som benyttes ved vurdering af mangler” (bilag III, vurdering af mangler).

Intentionen om at inspektører, der foretager syn ved vejsiden, mindst skal besidde samme viden og færdigheder som de inspektører, der foretager teknisk kontrol: øget samarbejde mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder, bedre muligheder for udveksling af oplysninger osv. hilses også velkommen. Tiltaget vil medvirke til at gøre kontrollerne mere ”professionelle” og dermed også til større ”accept” fra de berørte parter. ITD savner dog i den forbindelse en intention om øget samarbejde og dialog med ”branchen” (virksomhederne og deres organisationer), og transparens omkring indsats og statistikker. Det vil kunne medvirke til at problematiske områder, der afdækkes i forbindelse kontrollerne, i større omfang kan indgå i en målrettet indsats fra operatørerne selv – ved hjælp af egenkontrol, kampagner, information etc.

ITD står naturligvis til rådighed for en konstruktiv dialog, såfremt ovenstående kommentarer ønskes yderligere uddybet.”

Motorcykel Importør Foreningen:

”På vegne Motorcykel Importør Foreningen skal jeg meddele, at vi ingen bemærkninger har til høringsforslaget.”

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget forventes i sin nuværende form have følgende økonomiske og administrative konsekvenser:

I alt blev der i årene 2009 og 2010 undersøgt 24.953 køretøjer, hvilket giver et gennemsnit på 12.500 undersøgelser pr. år.

Den samlede bestand af erhvervskøretøjer omfattet af forordningen i 2012 er ca. ½ mio. køretøjer. Fem procent heraf er 25.000 køretøjer, som skal undersøges hvert kalenderår ifølge forslaget.

De statslige IT-systemer, som håndterer registrering af synsresultater, vil skulle udbygges for at kunne håndtere

- ekstra køretøjskategorier
- flere vejsidesynsresultater
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Såfremt reglerne om øget syn gennemføres i deres nuværende form og medfører en udvidelse af antallet af inspektører som udfører vejsidesyn, vil Trafikstyrelsens andel (forventeligt 1 årsværk) være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhedernes betaling til dækning af tilsynsaktiviteter, jf. Lov om godkendelse og syn af køretøjer, § 15.

Antallet af inspektører, som udfører vejsidesyn, vil skulle udvides, ligesom antallet af politifolk beskæftiget med vejsidesyn vil skulle tilpasses tilsvarende. Rigspolitiet vurderer, at en gennemførelse af forslaget vil medføre et betydeligt øget ressourceforbrug i politiet, ligesom politiet vil skulle afholde ikke ubetydelige udgifter til indkøb, drift og vedligehold af udstyr, samt til uddannelse af personale. Disse meromkostninger skønnes ikke at kunne afholdes indenfor politiets bevillingsmæssige rammer uden en uhensigtsmæssig omprioritering fra andre operative indsatsområder. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, bortfalder præmissen for denne bemærkning.

Der vil skulle investeres i mobile synsenheder med udvidet teknisk udstyr, hvilket forventes at beløbe sig til ca. 9 mio. kr.

Uddannelseskravene vil betyde, at politiets medarbejdere vil skulle gennemgå supplerende uddannelse. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, vil der ikke være øgede udgifter til indkøb, drift og vedligeholdelse af udstyr og til uddannelse af nyt personale af politiets medarbejdere. Forslaget vil dog – uanset om det nuværende niveau fastholdes – medføre øgede udgifter til uddannelse af eksisterende kontrollører og højere krav til kontrollørernes kompetence. Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at estimere udgifternes omfang, da det ikke er præcist beskrevet, hvorledes omfanget af kontrollerne skal udvides, ligesom de nye kompetencer endnu ikke er fastlagt.

Antallet af klagesager må antages at blive forøget og personaleressourcerne tilpasses hertil, hvilket forventes at udgøre 0,5 årsværk. Denne udgift vil jf. ovenfor også være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhededernes betaling pr. syn af tilsynsaktiviteter. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, bortfalder præmissen for denne bemærkning.

Den risikobaserede tilgang til vejsidesyn kan spare virksomheder, der vedligeholder køretøjerne løbende, for unødige vejsidesyn og de dermed forbundne tidsmæssige omkostninger. Hvad angår forordningens bestemmelser i artikel 6 om risikoklassificeringssystem, skal Rigspolitiet bemærke, at indførelse af et sådant system vil kræve udvikling og oprettelse af et nyt register. Udover omkostningerne hertil, som ikke kan vurderes på nuværende tidspunkt, vurderes det, at indsamling og indberetning af oplysninger, der skal indgå i registret, vil påføre politiet en ikke uvæsentlig øget arbejdsbyrde, idet politiet ikke på nuværende tidspunkt foretager klassificering efter risikoprofil eller indberetter data om dette. Således bliver der ved politiets visuelle inspektioner af erhvervskøretøjers vedligeholdelsesmæssige stand ikke udfyldt kontrolblanketter, jf. § 6, stk. 1, i cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden. Disse omkostninger vil fortsat være til stede uanset, at antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau. Det er desuden vurderingen, at opgaven med at indlevere data til registret vil kræve yderligere ressourcer, der ikke kan fastlægges, før det er klarlagt, hvorledes registret fungerer, hvilke oplysninger det skal indeholde, og hvordan oplysningerne skal tilgå registret.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. Der kan forventes en mindre formindskelse af luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner.

Forslaget forventes således at have betydelige statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Merudgifterne, der følger af forordningens eksisterende form, skønnes ikke at kunne afholdes indenfor politiets rammer uden en uhensigtsmæssig omprioritering fra andre operative indsatsområder.

I det omfang forordningen ændres til at fastholde det eksisterende niveau for vejsidesyn, vil merudgifter så vidt muligt blive afholdt jf. gældende budgetvejledning, indenfor relevante myndigheders eksisterende ramme.

Når alle forudsætningerne bag forslaget er klarlagt, vil regeringen igen vurdere de samlede økonomiske konsekvenser af forslaget.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, da de eksisterende krav er gennemført uensartet og der er store afvigelser med

håndhævelsen af den tekniske kontrol, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder forslagets formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om syn ved vejsiden af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet vigtig. Der lægges imidlertid op til en fordobling af antallet af syn ved vejsiden, og det er ikke forventningen, at en så betydelig udvidelse af omfanget af vejsidesyn er rimelig i forhold til fordelene i form af reduceret antal færdselsuheld og reduceret luftforurening. Endvidere lægger forslaget op til, at der anvendes udstyr i samme omfang som ved almindelige periodiske syn. Vejsidesyn virker imidlertid ved at de er uventede, og de skal derfor kunne udføres med en høj grad af mobilitet, både mandskabsmæssigt og ikke mindst udstyrsmæssigt.

På baggrund heraf er Regeringen positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer på et proportionalt niveau, således at den forventede sikkerhedsmæssige og miljømæssige effekt står i et rimeligt forhold til investeringerne i harmoniserede undersøgelsesmetoder, udstyr og personalemæssige kvalifikationer.

Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere varebiler og lette påhængsvogne i ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer, da varebiler og lette påhængsvogne i betydeligt omfang bruges intensivt erhvervsmæssigt og derved, ligesom andre erhvervskøretøjer, udsættes for et ikke uvæsentligt slid.

Regeringen bemærker, for så vidt angår forslagets artikel om udvælgelse af køretøjer med en høj risikoprofil, at en sådan udvælgelse kan forekomme svært gennemførlig i praksis, idet det kun vanskeligt lader sig gøre at sammenholde hvert enkelt køretøj med en – eventuelt udenlandsk – risikoprofildatabase, forud for udvælgelse til syn. Det forudsætter desuden, at politiet har adgang til de øvrige landes risikoprofiler i oversat eller harmoniseret form.

Ligeledes bemærkes det, for så vidt angår forslagets artikel om at køreren forpligtes til at opbevare en synsrapport fra de seneste syn, at førere ofte udskiftes og derfor ikke vil være bekendt med køretøjets synsforhold. Derfor vurderes det mere hensigtsmæssigt at forpligte køretøjets ejer til at sørge for, at rapporten befinder i køretøjet.

Regeringen finder endvidere, for så vidt angår forslagets artikel om, at der ikke skal kontrolleres, såfremt køretøjet har været kontrolleret "i løbet af den foregående måned", at dette kan forstås således, at hele den foregående kalendermåned også

indregnes. Det bør derfor præciseres, at det skal være ”i løbet af de seneste 30 dage”.

Forslaget forventes således at have betydelige statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser. Der skal sikres sammenhæng mellem mål, midler og finansiering, hvorfor regeringen ikke kan støtte en fordobling af antallet af udførte vejsidesyn, da det vurderes, at de forøgede udgifter hertil ikke vil stå mål med de forventede forbedringer for sikkerhed og miljø.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har endnu ikke været behandlet i regi af Ministerrådet, men det må forventes, at en del lande har forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 19. september 2012 . Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 7: Kommissionens forslag til forordning om støjgrænser for køretøjer og disses lyddæmpere

KOM(2011) 856

Nyt notat

Resumé

I takt med at trafikmængderne vokser, stiger antallet af EU-borgere, der påvirkes af støj fra trafikken. Undersøgelser viser, at der er store fordele forbundet med at begrænse støjen ved kilden (altså køretøjet). De gældende EU-grænser for udledning af støj fra motorkøretøjer stammer fra 1995. I mellemtiden er der i regi af FN-ECE udviklet en ny støjmålemetode, der er mere repræsentativ for den støj, køretøjer afgiver under normale forhold. Forordningen indebærer, at denne nye støjmålemetode anvendes fremadrettet, samt at der indføres skærpede grænseværdier for støjudledning for nye køretøjer i forskellige kategorier og etaper efter forordningens ikrafttræden.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til forordning er fremsat d. 9. december 2011 under henvisning til Traktatens artikel 114, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Støj fra motorkøretøjer har været reguleret på EU-plan siden 1970, men grænserne for, hvor meget støj køretøjer må udlede, er ikke blevet ændret siden 1995. Den hidtil anvendte støjmålemetode har imidlertid vist sig ikke at give et retvisende billede af køretøjers støjudledning i praksis. Navnlig har målemetoden undervurderet dækstøjens bidrag.

Siden 2000 er der blevet gennemført en række detaljerede undersøgelser af genevirkninger og helbredseffekter af vejtrafikstøj for at afdække omfanget og alvorligheden af problemerne. I denne forbindelse er fordele og ulemper ved at indføre begrænsninger af støj blevet vurderet, og den generelle konklusion har været, at fordelene ved at begrænse støjen ved kilden (dvs. køretøjet) langt overstiger ulemperne. Kommissionen anfører i begrundelsen for forslaget, at de skærpede støjregler for nye køretøjer (når de er blevet fuldt indfasede) vil reducere antallet af personer i EU, der er meget generede af trafikstøj, med ca. 25 %, og at forslagets benefit-cost forhold er ca. tyve til en.

I regi af FN-ECE (hvor bilstandarder besluttes) er der blevet udviklet en ny støjmålemetode til erstatning for den, der har været anvendt hidtil. Den nye støjmålemetode har i en periode været benyttet parallelt med den gamle støjmålemetode for at få kendskab til relationen mellem to støjværdier, der måles med de to metoder.

Med Kommissionens indeværende forslag til forordning foreslås det, at den nye støjmålemetode indføres som erstatning for den gamle. Overgangen fra gammel til ny målemetode betegnes fase 1. Derudover foreslås grænseværdierne for støjudledning skærpet i to faser. I 2. fase skærpes grænseværdierne med 2 dB(A) for lette køretøjer og 1 dB(A) for tunge køretøjer. I 3. fase skærpes grænseværdierne

yderligere med 2 dB(A) for både lette og tunge køretøjer. Dette vil være gældende for nye køretøjer med virkning efter forordningens ikrafttræden.

Kommissionen anfører, at den nye støjmålemetode er repræsentativ for den støj, køretøjer afgiver under normale forhold, men at den er mindre repræsentativ for støj afgivet under "worst case" betingelser. For at imødegå dette indeholder forslaget såkaldte "supplerende støjbestemmelser", som det påhviler køretøjsfabrikanterne at sikre, at køretøjerne overholder.

Forslaget indeholder også forbud mod såkaldt "cycle detection", som er en måde at omgå en reel støjmåling på under test.

Kommissionen anfører, at det er en stor fordel ved elkøretøjer, at de ikke støjer så meget som biler med forbrændingsmotor. Det kan imidlertid være et sikkerhedsmæssigt problem, at elkøretøjerne er støjsvage, fordi køretøjerne dermed også lettere bliver overset i trafikken, hvor de fleste biler støjer.

Forslaget indeholder bestemmelser om (advarsels)lydsystemer for elkøretøjer, som skal overholdes, når sådanne lydsystemer indbygges. I Kommissionens forslag er det dog valgfrit for køretøjsproducenterne, om de vil forsyne el- og hybridbiler med advarselslydsystemer.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Støjkrav til køretøjer reguleres i Danmark ved de gældende EU-regler på området med udgangspunkt i direktiv 70/157/EØF.

Da der er tale om forslag til en forordning, vil ændring af EU-støjkravene få direkte virkning for nye køretøjer, og de danske regler vil blive tilpasset tilsvarende.

3. Høring

Forslaget har været i høring blandt medlemmerne af EU-specialudvalget for transport med høringsfrist 23. december 2011.

3F Transportgruppen har gennemgået det fremsendte høringsmateriale og skal anbefale, at man anvender forslag 5 nævnt på side 4. Motivationen for dette forslag er, at man for tunge køretøjers vedkommende halverer støjniveauet, og for lettere køretøjers vedkommende mere end halveres støjniveauet i forhold til de nugældende regler.

DTL støtter konkrete og realistiske tiltag for at reducere støj ved kilden, herunder krav til køretøjer kombineret med incitamenter. Alle tiltag bør nøje analyseres, for at undgå en situation, hvor fokus på indgreb overfor køretøjer forhindrer en fornuftig analyse af cost-benefits ved at forbedre f.eks. infrastrukturen. Der kan være risiko for, at man ikke opnår de ønskede effekter, hvis man har stille køretøjer på en vejoverflad, der ikke er støj-dæmpende.

DTL støtter, at politiske beslutninger om støj baseres fælles tiltag fra myndigheder/producenter/erhverv for at reducere støj fra kilden, men DTL skal

advare med retro-fitting, som ofte er dyrt, teknisk kompliceret og kan skabe andre problemer.

Tiltag overfor køretøjer bør kombineres med tiltag overfor infrastrukturen i form af støj værn, belægning, vindues og bygningskvalitet, vedligehold mv. I det netop vedtagne direktiv om vejafgifter (eurovignette) gives der mulighed for at kræve afgifter for støj og der er samtidig udtrykt en vilje til at anvende provenuet herfra til at reducere årsagerne til støj (art 9, stk 1a og stk 2). Efter DTLs opfattelse betyder dette netop, at bliver der indført en støj afgift på en bestemt strækning, skal provenuet anvendes til støj-reducerende infrastruktur eller incitamenter til anskaffelse af mere støj venlig køretøjer.

Hertil kommer behovet for at sikre en flydende trafik ved brug af bl.a. lysregulering. Trafik der jævnligt må stoppe og derefter accelerere udstøder højere støj niveauer end flydende trafik, på grund af støj fra motoren.

DTL vil følge arbejdet med dette forslag, også for at sikre at EU behandler transportformerne ens og for at sikre at de mest omkostningseffektive løsninger findes og anvendes.

Dansk Erhverv støtter generelt praktisk anvendelige forslag om reducering af støj. Dansk Erhverv skal dog i den forbindelse pege på, at tiltagene i hvert tilfælde skal underkastes en cost benefitanalyse med henblik på at sikre, at det er de mest effektive tiltag, der vælges i den enkelte situation. Forekommer der eksempelvis uacceptabel støj ved et konkret stykke infrastruktur, giver det mest mening, at reducere støjen ved forbedring af infrastrukturen i stedet for at lave generelle regler for indretning af køretøjer, der jo færdes mange andre steder.

Vi kan tillige tilslutte os, at politiske beslutninger på området baseres på fælles tiltag fra myndigheder, og de berørte dele af erhvervslivet.

Dansk Erhverv er generelt særdeles skeptisk over for retrofitting, idet dette ofte griber forstyrrende ind i moderne køretøjer og ofte medfører andre følgeproblemer end tiltænkt.

Dansk Erhverv skal i det hele henvise til eurovignettedirektivet, der giver mulighed for opkrævning af afgifter for støj, idet vi forudsætter, at afgifterne føres direkte tilbage til støjreducerende foranstaltninger, og skal i den forbindelse henvise til direktivets art. 9, stk. 1a, og stk. 2.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget vil kunne få positive statsfinansielle konsekvenser, idet der vil kunne spares penge på støjafværgeforanstaltninger i form af støjskærme, støjvolde, støjsvag asfalt m.m.

Forslaget vil ikke have administrative konsekvenser for Danmark.

Hvad angår de samfundsøkonomiske konsekvenser skønner Kommissionen, at forslagets benefit-cost forhold er ca. 20:1.

Til grund for denne vurdering ligger en anslået ekstra produktionspris på 120 euro pr. køretøj for lastbiler og busser og 20 euro pr. køretøj for person- og varebiler.

På fordelssiden er der tre deleementer:

1. Oplevede kapitaliserede fordele ved støjreduktion (”percieved monetised benefits”)
2. Reducerede sundhedsudgifter
3. Reducerede udgifter til støjafværgeforanstaltninger

Hvad angår de kapitaliserede fordele ved støjreduktion baserer benefit-cost beregningen sig på EU's position paper fra 2003 om værdisætning af støj, hvor der anvendes en værdi på 25 euro pr. dB pr. husholdning pr. år.

Sundhedseffekterne af forslaget er skønnet på baggrund af en schweizisk undersøgelse af konsekvenser af støj, hvor der opereres med en værdi på 5,92 euro pr. person pr. dB(A) pr. år.

Besparelserne på støjafværgeforanstaltninger er skønnet ved at sammenligne de støjreduktioner, der opnås med forslaget om at gøre køretøjerne mere støjsvage, med de udgifter, der ville være til støjafværgeforanstaltninger langs med støjbelastede veje, hvis ikke reglerne om støj fra køretøjer blev skærpet.

Regeringen finder, at beregningen af forslagets samfundsøkonomiske omkostningseffektivitet baserer sig på realistiske skøn.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at nærhedsprincippet i forslaget er overholdt, idet formålet med forslaget kun kan realiseres på fællesskabsniveau. Herved forebygger man fragmentering af det indre marked og sikrer, at standarder for sundhed, sikkerhed og miljø er ens i alle medlemslande. Dertil kommer, at grænseværdier for støj fra køretøjer og typegodkendelsesproceduren for motorkøretøjer allerede er harmoniserede ved det gældende direktiv 70/157/EØF, og således kun kan ændres på EU-niveau, hvorfor nærhedsprincippet vurderes at være overholdt.

Det er regeringens holdning, at forordningens formål kun kan realiseres på fællesskabsniveau, og at forslaget således er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen er optaget af at reducere problemerne med støj fra trafikken. Næsten hver tredje danske bolig er belastet med vejstøj over de vejledende grænseværdier.

Efter regeringens opfattelse er det omkostningseffektivt at reducere støjen ved kilden, snarere end at bruge ressourcer på støjreducerende foranstaltninger.

Regeringen er tilhænger af skærpede krav til køretøjers støjudledning og finder, at forslaget kan være med til at fremme den tekniske udvikling af mere støjsvage teknologier.

De foreslåede krav i 3 faser er en god begyndelse, men det ville være hensigtsmæssigt med mere langsigtede mål, som kan trække den videre teknologiudvikling af køretøjer med lavere støjemissioner. Helt tilsvarende den positive udvikling på luftområdet, hvor skærpede EURO-normer over en årrække systematisk og effektivt har reduceret luftemissioner fra køretøjer markedsført i EU.

Regeringen hilser derfor forslaget velkommen.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det cypriotiske formandskab har bebudet, at man vil prioritere arbejdet med støjforslaget, og den indledende substansbehandling af forslaget blev påbegyndt den 18. september 2012.

En række medlemslande havde inden mødet udarbejdet mødedokumenter, der argumenterer for lempelser på en række forskellige områder, herunder nedenstående:

- Langsommere indfasning af støjgrænserne og ændringer af de kategorier, køretøjerne inddeles i med hensyn til motoreffekt.

- Reduceret acceleration under støjmåling.

Herudover giver flere medlemslande i deres mødedokumenter støtte til Kommissionens forslag om, at det ikke skal være obligatorisk med advarselslyd på elbiler, hvilket begrundes med, at der på nuværende tidspunkt ikke er videnskabeligt grundlag for at kræve advarselslyd på elbiler.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 22. december 2011 og supplerende grund- og nærhedsnotat den 27. januar 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.