

### **Dagsordenspunkt 13: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.**

Det bemærkes, at direktivforslaget er på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed.

#### **1. Baggrund og indhold**

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til artikel 71, stk. 1 EF, og vedtages efter artikel 251 EF, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

I henhold til artikel 153 EF pålægges Fællesskabet at bidrage til beskyttelsen af forbrugernes sundhed, sikkerhed og økonomiske interesser med henblik på at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

Direktivforslaget har til formål at øge trafiksikkerheden for alle, der befinder sig i et køretøj i trafikken, således både børn og voksne. Anvendelsen af barnefastholdelsesordninger bidrager til en betydelig nedsættelse af omfanget af kvæstelser i tilfælde af en trafikulykke, ligesom det forventes, at et betydeligt antal dødsulykker med passagerer i busser kan forhindres, såfremt passagerer i busser anvender sikkerhedsseler, når disse findes.

Direktivforslaget er et ændringsforslag til det eksisterende direktiv 91/671/EØF vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer under 3,5 tons, og består af tre hoveddele:

1. Obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesordninger (uden de i direktiv 91/671/EØF mulige undtagelsesmuligheder for børn mellem 3 og 12 år). Barnefastholdelsesordninger skal endvidere være godkendt efter den tekniske standard ECE-regulativ 44.03, dets ækvivalent eller enhver senere tilpasning heraf.
2. Forbud mod anvendelse af bagudvendte barnefastholdelsesordninger på forsædet i passagersiden i biler med airbag medmindre airbag'en er deaktiveret.
3. En udvidelse af selepligten i direktiv 91/671/EØF til at gælde alle førere og passagerer i alle køretøjer, d.v.s. også i busser og lastbiler.

Ad 1. Ifølge direktiv 91/671/EØF skal børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm fastholdes af en barnefastholdelsesordning tilpasset barnets højde og vægt. Der findes imidlertid mulighed for, at børn på 3 år eller derover fastholdes af en voksenfastholdelsesordning. Derudover har medlemsstaterne mulighed for, at tillade, at børn under 3 år ikke fastholdes af et særligt fastholdessystem på bagsæderne, hvis et sådant ikke er til rådighed i køretøjet. Disse undtagelsesmuligheder foreslås med Kommissionens forslag slettet, således, at alle børn under 12 år uanset, hvor de er placeret i køretøjet, skal anvende en barnefasthol-

delsesanordning tilpasset barnets højde og vægt. For de 3-12 årige gælder kravet alene i det omfang, køretøjet er udstyret til montering af barnefastholdelsesanordninger .

De store fremskridt, der er sket indenfor de sidste 25 år vedrørende fastholdelsesanordninger for børn, er alle medtaget i ECE-regulativ 44.03, der således indeholder de nyeste forbedringer og fornyelser blandt andet for så vidt angår afprøvningsprocedurer og styrke.

Ad 2. Bagudvendte barnefastholdelsesanordninger til små børn er langt den sikreste form for fastholdelse af disse børn i forbindelse med kørsel. Såfremt fastholdelsesanordningen placeres på forsædet i passagersiden og en eventuel airbag udløses, kan dette medføre en stor risiko for alvorlige kvæstelser. Køretøjer med airbag i passagersiden skal ifølge direktiv 2000/3/EF være forsynet med et mærke, som gør føreren af køretøjet opmærksom på denne risiko. Bagudvendte barnefastholdelsesanordninger er ligeledes forsynet med en advarsel om den omtalte risiko. For at forhindre, at små børn på trods af disse advarsler placeres bagudvendt på forsædet i passagersiden, hvor der findes en airbag, skal det forbydes at placere bagudvendte barnefastholdelsesanordninger på forsædet i passagersiden, medmindre en eventuel airbag er deaktiveret.

Ad 3. I Direktiv 91/671/EF gælder der en seleanvendelsespligt for personbiler under 3,5 tons. Det herværende direktivforslag søger at udvide seleanvendelsespligten til at gælde alle køretøjer, hvis disse er udstyret med seler. Under henvisning til nærhedsprincippet ønsker direktivforslaget ikke at placere ansvaret for anvendelsen af sikkerhedsseler, men statuerer dog en oplysningspligt, hvorefter passagerer i minibusser og busser informeres om seleanvendelsespligten på en måde, som operatøren finder hensigtsmæssig.

Under forhandlinger i Rådets Transportarbejdsgruppe er der sket visse ændringer af Kommissionens oprindelige forslag, og der foreligger nu en kompromistekst.

I den foreliggende tekst er alderskriteriet (3 år) kombineret med et højdekriterium (135 cm eller 150 cm ) i modsætning til Kommissionens oprindelige forslag, hvor alderskravet var kombineret med et vægtekriterium (36 kg).

For så vidt angår busser er der i forhold til det oprindelige forslag foretaget den ændring, at det nu overlades til de enkelte medlemsstaters lovgivning at fastsætte regler vedrørende 0-3 åriges fastspænding under kørsel i busser (M2 og M3). Denne ændring er begrundet i uenighed blandt medlemsstaterne om hensigtsmæssigheden af at fastspænde børn i den pågældende aldersgruppe i voksensikkerhedsseler. Dertil kommer, at der tilsyneladende ikke foreligger overbevisende videnskabelige dokumentation herom.

Som konsekvens heraf forudsættes det i kompromisteksten (både i artikeldel og i præambel), at Kommissionen færdiggør igangværende undersøgelser om færdselsuheld og sikkerhedsudstyr og på den baggrund vurderer behovet for fælleseuropæiske regler vedrørende små børns fastspænding i forbindelse med buskørsel.

Derudover er der tilføjet visse supplerende undtagelsesmuligheder. De pågældende undtagelser giver mulighed for, at de enkelte medlemsstater på særlige nærmere angivne betingelser

kan tillade, at der befordres børn over 3 år og under 150 cm på bagsædet i person- og varebiler (M1 og N1) i voksensikkerhedsseler.

Endvidere indrømmes medlemsstaterne mulighed for at fastsætte særlige lempeligere regler for så vidt angår bybusser.

Kompromisteksten giver desuden - for at imødekomme enkelte medlemsstaters mulighed for at tilpasse sig den nye regulering - adgang til, at medlemstaternes i en 6 årig overgangsperiode fra direktivets ikrafttrædelse kan fastsætte særlige regler for skolebusser.

Endelig kan medlemsstaterne ligeledes i en 6 årig overgangsperiode tillade, at der i person- og varebiler (M1 og N1) på bagsædet befordres et større antal passagerer, end det pågældende køretøj er sikkerhedsmæssigt indrettet til.

## **2. Gældende dansk ret**

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 2, skal børn under 3 år i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet tilpasset sikkerhedsudstyr. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

I Færdselsstyrelsens bekendtgørelse af 13. marts 2000 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr fremgår det af punkt 10.07.001 (2), at ved sæder bortset fra førersædet, hvor der er monteret airbag, skal der være en advarsel mod brug af bagudvendende barnestol.

EU-reglerne om montering af sikkerhedsseler i køretøjer er ikke alle obligatoriske, men er alle gennemført i Danmark.

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 1, skal en person, der under kørsel i bil benytter en siddeplads forsynet med sikkerhedssele, benytte denne sele.

Der er ikke i færdselslovgivningen fastsat nærmere begrænsninger i antallet af personer, der kan befordres i køretøjer til privat personkørsel.

Af § 82, stk. 1, fremgår imidlertid, at personer ikke må være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit syn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere køretøjet. Endvidere fremgår det af § 82, stk. 2, at passagerer ikke må medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre.

## **3. Høring**

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring over det oprindelige direktivforslag af de berørte organisationer:

Amtsrådsforeningen, AUTIG, Bestillingskontorernes Sammenslutning, Brancheforeningen for Limousine Service i Danmark, Bus Danmark A/S, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Kørelærer Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danmarks Transportforskning, Danske Kørelæreres Landsforbund, De Danske Bilimportører, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Politimestre i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Aktive Taxiforening, Politidirektøren i København, Rigspolitichefen, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sammenslutningen af Københavns Taxi, Specialarbejderforbundet i Danmark, Storkøbenhavns Taxinævn og Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning.

Følgende myndigheder og organisationer har haft bemærkninger til direktivforslaget:

De Danske Bilimportører udtrykker ønske om, at pligt til at anvende sikkerhedsseler udelukkende skal vedrøre køretøjer udstyret med seler. Dette for at imødegå et u hensigtsmæssigt krav om eftermontering. Derudover ønsker DDB, at reglerne skal være klare og letforståelige. Endelig anfører DDB, at bestemmelserne i direktivet bør tage højde for, at der i andre dele af verden kan anvendes bestemmelser, der er tilsvarende sikre men ikke i fuldstændig sammenfald med EU-bestemmelserne og at disse systemer bør kunne anvendes i medlemslandene.

Sammenslutningen Københavns Taxa anfører, at hvis reglerne for taxichaufførers brug af sikkerhedsseler, når der befinder sig kunder i taxien, ændres, vil dette indebære en ikke uvæsentlig forringelse af sikkerheden for chaufføren.

Danmarks Transportforskning anfører, at forslaget formentlig vil medføre øget brug af udstyr tilpasset børns højde og vægt. DTF anbefaler, at den advarsel, der i dag skal være i passagersiden i biler med airbag og på bagudvendte barnestole gøres mere iøjnefaldende.

Foreningen af Politimestre i Danmark finder det formålstjenligt, at ændringsforslaget gennemføres og omsættes i national lovgivning.

Dansk Transport og Logistik kan som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag vedrørende godskøretøjer. DTL finder det dog afgørende, at der i direktivet tages højde for nationale afvigelser med hensyn til kørselsmønstre i erhvervstrafikken (f.eks. renovationskørsel og citydistribution).

Københavns Politi finder, at forslaget vil indebære en klar forbedring af trafikikkerheden, men finder, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis deaktivering af airbag'en sker automatisk ved placeringen af en bagudvendt barnestol eller at forbudet udvides til alle biler med airbag i passagersiden.

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Direktivforslaget vil kræve en ændring af færdselslovens § 80, stk. 2, for så vidt angår børn fra 3-12 år. Derudover vil forslaget kræve flere ændringer af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v.

Forbudet mod anvendelse af bagudvendt barnestol i kombination med airbag vil ligeledes kræve ændring af den nævnte bekendtgørelse.

Pligten til at anvende sikkerhedsseler i alle køretøjer giver ikke anledning til lovgivningsmæssige ændringer, idet sådan regulering som nævnt allerede er fastsat i dansk lovgivning. Direktivet vil imidlertid, inden udløbet af en 6 års periode fra direktivets ikrafttrædelse, indebære, at der indføres et forbud mod, at der i køretøjer til privat personkørsel befordres et større antal passagerer end køretøjet sikkerhedsmæssigt er indrettet til.

En hovedregel om, at der alene må befordres det antal passagerer, som et køretøj sikkerhedsmæssigt er indrettet til, ses ikke at fremgå udtrykkeligt af direktivteksten. Imidlertid er det under forhandlingerne i Transportarbejdsgruppen forudsat, at direktivet indebærer en forpligtelse for medlemsstaterne til at indføre en sådan bestemmelse. Undtagelsesbestemmelsen om en 6 års overgangsperiode bekræfter tillige, at denne forståelse er den rette.

Forslaget har ikke statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

## **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget skønnes at ville mindske antallet af hårdt kvæstede børn i køretøjer i forbindelse med uheld. I 1999 døde 19 børn i alderen 0-14 år i personbiler i forbindelse med færdselsuheld. Tilsvarende kom ca. 300 til skade.

Direktivforslaget vil medføre en økonomisk byrde for de forældre, der ikke er i besiddelse af særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til deres børn.

Den økonomiske byrde er ikke mulig at opgøre, idet det ikke er kendt, i hvor høj grad forældre allerede er i besiddelse af det pågældende sikkerhedsudstyr til deres børn.

Endvidere vil direktivet på sigt kunne medføre en økonomisk byrde for "storfamilier", som følge af et kommende forbud mod, at der i køretøjer til privat personkørsel befordres et større antal passagerer end køretøjet sikkerhedsmæssigt er indrettet til.

## **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Medlemsstaternes forskellige fortolkninger af direktiv 91/671/EØF medfører problemer i trafikken indenfor Fællesskabet. På denne baggrund anfører Kommissionen, at direktivforslaget anses for at være det bedste mål for at opnå øget trafiksikkerhed, samtidig med, at det fremmer harmoniserede juridisk bindende regler for al passagerbefordring.

Danmark er enig i, at den påtænkte foranstaltning, for at skabe den nødvendige ensartethed på hele Fællesskabets område, bedst kan gennemføres ved dette direktivforslag, der respekterer nærhedsprincippet blandt andet vedrørende ansvaret for overholdelsen af seleanvendelsespligten.

## **7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har været forelagt Europaudvalget med henblik på forhandlingsoplæg den 30. marts 2001 og til orientering den 22. juni 2001.

**Dagsordenspunkt 14 a): Generelle spørgsmål vedrørende transit gennem Alperne.**

*Genoptrykt notat.*

Formandskabet har ikke orienteret om indholdet af dagsordenspunktet. Punktet forventes at blive en redegørelse fra formandskabet om transit gennem alperne foranlediget af de aktuelle problemer i forbindelse med kørsel gennem tunnelerne i alperne. Dagsordenspunktet skal ses i sammenhæng med dagsordenspunkt 14b) om økopoint.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 til orientering.

**Dagsordenspunkt 14 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopoint-system, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final.**

- *Genoptrykt notat.*

**1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Transporter gennem Østrig er i henhold til protokol nr. 9 artikel 11 (2) i tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Formålet med ordningen er at nedbringe det samlede Nox – emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig med 60 % i perioden 1. januar 1992 – 31. december 2003.

Økopointsystemet finder anvendelse i en overgangsperiode indtil 31. december 2003.

De nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen er fastlagt i Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 af 21. december 1994.

Ordningen, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at der mellem alle medlemsstater af Kommissionen fordeles et vist antal økopoint, der giver ret til transitkørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint afhænger af den forurening, den enkelt lastbil udsender. Antallet af uddelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

I konklusionerne fra mødet i Laeken den 14. og 15. december 2001 anmodede Det Europæiske Råd om, at økopointsystemet midlertidigt forlænges som led i beskyttelse af miljøet i Alperregionen.

Forlængelsen af økopointsystemet skønnes efter forslagets ordlyd at være nødvendig, indtil der vedtages et rammeforslag vedrørende betaling for infrastruktur.

Efter forslaget indføres et økopointsystem i perioden fra 1. januar 2004 – 31. december 2004. Økopointsystemet vil som nu finde anvendelse på lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, der transiterer Østrig.

Såfremt der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer forinden, er der i forslaget mulighed for at forlænge økopointsystemet i op til maksimalt yderligere 2 år.

Kommissionen vedtager efter bistand fra et udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende økopointsystemet, fordelingen af økopointene og tekniske spørgsmål.

I henhold til forslagets bilag I fastsættes antallet af økopoint til rådighed til fordeling mellem medlemsstaterne i 2004 til et antal svarende til det antal økopoint, der efter det igangværende økopointsystem er til rådighed i 2003.

## **2. Gældende dansk ret**

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

Gældende danske bestemmelser påvirkes ikke ved en gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag.

## **3. Høring**

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af den berørte organisation Dansk Transport og Logistik.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder den foreslåede forlængelse af økopoint-ordningen stærkt beklagelig. Økopoint-ordningen har i al væsentlighed bevirket, at de i aftalen opstillede mål om reduktion af støj- og emissionsniveau er nået. Transportører, der transiterer Østrig råder i dag over meget miljøvenlige eksportvogntog, som i vid udstrækning opfylder de nyeste miljøstandarder.

DTL understreger, at økopointordningen gennem årene har medført en række problemer for europæiske transportører, herunder at antallet af økopoint i perioder har været for lavt, hvorfor knaphedssituationerne især har været til gene for Italiens samhandel med det øvrige EU. DTL frygter, at knaphedssituationen med Kommissionens forslag fortsætter i 2004, hvilket DTL finder er urimeligt henset til, at transportbranchens omfattende miljøinvesteringer har været en afgørende årsag til, at de opstillede mål for nedbringelse af støj- og emissionsniveau er nået. Samtidig findes en fortsættelse af et system, der kvantitativt begrænser adgangen til at udføre transporter, uforeneligt med intentionerne i EU-samarbejdet. DTL peger på, at økopointordningen bidrager til at fastlåse samhandelsniveauet mellem Syd- og Nordeuropa, hvilket ligeledes strider mod EUs Indre Marked.

DTL anbefaler, at økopointordningen udløber ved udgangen af 2003 og at der i stedet indføres en ordning, hvorefter alene EURO-2 og Euro-3 biler i 2004 og 2005 tillades transitering af Østrig. Fra 2006 vil alene EURO-3 biler kunne transitere Østrig. På denne måde sikres en fortsat nedsættelse af emissionspåvirkningen samtidig med, at der opnås en kraftig administrativ forenkling af transittrafikken.

Såfremt Østrig kobler fortsættelsen af økopointordningen sammen med udvidelse af EU, finder DTL imidlertid, at hensynet til udvidelsen vejer tungest, og en fortsættelse af økopointsystemet må i så tilfælde accepteres, idet DTL dog fastholder, at 108%-reglen skal afskaffes som forudsat i forslaget.

Endvidere anbefaler DTL, at en kommende model for en mere lempelig aftrapning af de årlige kontingenter bør afstemmes således, at den hidtidigt gældende 60% -regel kan overholdes. DTL opfordrer tillige til, at økopointordningen juridiske og tekniske problemer løses, og til at

Østrig fastholdes i forpligtelsen til at forbedre den eksisterende jernbanetransport gennem Østrig.

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

#### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag skønnes at have negative samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark, idet danske transportørers adgang til at transitere Østrig kan blive begrænset i op til 3 år mere.

#### **6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med forslaget.

Forslag har udspring i en aftale mellem Fællesskabet og Østrig og en forlængelse af ordningen vil derfor skulle gennemføres på fællesskabsniveau.

#### **7. Tidligere forelæggelser i Europa-udvalget**

Der henvises til grundnotat i sagen af 22. januar 2002 og supplerende grundnotat af 18. februar 2002.

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002.