

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

18. september 2003



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, KOM(2003) 418 endelig.

Anders Fogh Rasmussen

Færdselsstyrelsen

Bilteknisk Afdeling

Dato: 3. september 2003
J. nr.: 1997-722/1-0004
MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-SEKRETARIATET
DEN 16/9-03

Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, KOM(2003) 418, endelig

Resumé:

Kommissionen har fremsat et direktivforslag, der muliggør EF-typegodkendelse af både delvist opbyggede køretøjer og færdige køretøjer for varebiler, lastbiler og busser samt påhængskøretøjer. Hidtil har det kun været muligt at EF-typegodkende personbiler efter dette direktiv. Direktivet er baseret på totalharmonisering, således at det efter en overgangsperiode ikke længere vil være muligt at udstede nationale typegodkendelser, men at der alene kan udstedes godkendelser baseret på harmoniserede krav.

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af berørte organisationer og myndigheder. Generelt er høringsparterne positive overfor forslaget. Forslaget har endnu ikke været behandlet i Rådsregi.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særligt artikel 95, og vedtages efter proceduren i traktatens artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Forslaget fastlægger detaljerede tekniske og administrative bestemmelser om EF-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil på harmoniserede vilkår, således at disse kan sælges overalt i EU.

Forslaget muliggør EF-typegodkendelse af både delvist opbyggede køretøjer og færdige køretøjer for varebiler, lastbiler og busser samt påhængskøretøjer. Hidtil har det kun været muligt at EF-typegodkende personbiler efter dette direktiv.

(Knallerter/motorcykler og traktorer kan også EF-typegodkendes i deres helhed, men det reguleres i andre direktiver).

Direktivforslaget er baseret på totalharmonisering, således at det efter en overgangsperiode ikke længere vil være muligt at udstede nationale typegodkendelser, men at der alene kan udstedes EF-typegodkendelser baseret på de harmoniserede krav i direktivet med tilhørende særdirektiver.

Direktivforslaget gør det muligt for fabrikanter, der ønsker det, at opnå EF-typegodkendelse allerede ca. ét år efter direktivets vedtagelse (optionel harmonisering). Dette gælder alle de køretøjskategorier, som direktivet omfatter, og gælder både delvist opbyggede og færdigopbyggede køretøjer. Overgangsperioden fra optionel

harmonisering til totalharmonisering er forskellig for de forskellige køretøjskategorier, men totalharmonisering foreslås gennemført for alle køretøjskategorier fra 2012.

EF-typegodkendelse af varebiler, busser, lastbiler og påhængskøretøjer vil ikke være betinget af, at der forinden foretages ændringer af særdirektiverne og disses anvendelsesområde.

Medlemsstaterne kan i overgangsperioden fra direktivets ikrafttrædelse og indtil totalharmoniseringen træder i kraft fortsætte med at udstede nationale typegodkendelser, men de harmoniserede krav i direktivet vil skulle kræves opfyldt.

National typegodkendelse af køretøjer bygget i små serier, hvor der kan dispenseres fra kravene i et eller flere særdirektiver, vil dog være mulig, også efter at totalharmoniseringen træder i kraft for de forskellige køretøjskategorier, forudsat at medlemsstaterne i stedet kræver opfyldelse af alternative relevante bestemmelser.

Forslaget åbner mulighed for EF-typegodkendelse af personbiler bygget i små serier på grundlag af fastsatte dispensationer.

Direktivforslaget omfatter også køretøjer, der godkendes individuelt (enkeltvis). Individuelt godkendte køretøjer kan fritages fra at opfylde bestemmelserne i et eller flere særdirektiver, forudsat at medlemsstaterne i stedet stiller sammenlignelige nationale krav.

Forslaget forpligter fabrikanter til at levere oplysninger om såvel brugen af som begrænsninger i brugen af køretøjer, komponenter og tekniske enheder.

Direktivforslaget forpligter fabrikanter til at udlevere tekniske oplysninger til fabrikanter af komponenter og tekniske enheder til eftermarkedet.

Forslaget udvider beskyttelses klausulen til ikke alene at omfatte spørgsmål vedrørende trafikikkerheden men også spørgsmål vedrørende miljøet og folkesundheden.

Direktivforslaget forpligter fabrikanter, der opdager fejl, der kan have betydning for færdselssikkerheden, miljøet eller folkesundheden, til at iværksætte tilbagekaldelsesaktioner for de fejlbehæftede produkter.

2. Gældende dansk ret

De tekniske krav til køretøjer fremgår af Færdselstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer, mens bestemmelser om godkendelse og registrering fremgår af bekendtgørelse om registrering og syn af køretøjer (Registreringsbekendtgørelsen).

For personbilers vedkommende har der siden 1998 været totalharmonisering i EU, hvilket vil sige, at personbiler enten har skullet være EF-typegodkendte (og dermed har kunnet registreres uden syn) eller, de har skullet fremstilles til syn hos Statens Bilinspektion.

For de øvrige køretøjstypers vedkommende har det hidtil ikke været muligt at opnå EF-typegodkendelse, og der har alene været mulighed for dansk godkendelse på basis af de nationale danske krav i detailforskrifter for køretøjer.

En række af de særdirektiver, der vil blive krævet opfyldt som betingelse for EF-typegodkendelse af de nye køretøjskategorier, har imidlertid i sig selv været totalharmoniserende, dvs. medlemslandene har ved national typegodkendelse være forpligtet til at kræve bestemmelserne i særdirektiverne opfyldt. Det gælder f.eks. særdirektiverne om støj og luftforurening.

De øvrige særdirektiver har været optionelle, hvilket vil sige, at fabrikanterne har haft valget mellem at opnå EF-typegodkendelser eller opfylde nationale bestemmelser på de pågældende områder. Hvor det har været anset for at være væsentligt af hensyn til trafiksikkerheden og miljøet har Danmark valgt at gøre de optionelle særdirektiver obligatoriske i Danmark. Det gælder f.eks. særdirektiverne, der indfører krav om sikkerhedsseler i nye turistbusser.

Detailforskrifter for køretøjer indeholder ikke lempelser for køretøjer, der bygges i små serier.

De danske typegodkendelser har en udformning, der – i modsætning til direktivet – gør dem velegnet som grundlag for syn af køretøjet ved Statens Bilinspektion.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af de berørte organisationer:

Amtsrådsforeningen, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, HUR, Kommunernes Landsforening, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sammenslutningen af Autooprettere i Danmark, SID, Dansk Handicap Forbund, De Samvirkende Invalideorganisationer, Håndværksrådet, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, Campingbranchen, HTS (Handel, Transport og Serviceerhvervene), Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen af Danske Vognfabrikker.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Danmarks Automobilforhandler Forening finder det positivt, at der sker en forenkling på hele området omkring typegodkendelser EU-landene imellem.

De Danske Bilimportører ser positivt på intentionerne i forslaget.

Forbrugerrådet foreslår, at formuleringen "i alvorlig grad" fjernes. Formuleringen, der anvendes til at beskrive de tilfælde, hvor en medlemsstat kan afslå at meddele EF-typegodkendelse, selvom den pågældende køretøjstype, system, komponent eller

tekniske enhed formelt opfylder de krævede bestemmelser, men hvor der "i alvorlig grad" kan ske skader på miljøet eller folkesundheden, åbner efter Forbrugerrådets opfattelse op for fortolkningsproblemer. Formuleringen anvendes også til at beskrive de tilfælde, hvor en medlemsstat kan afvise produkter, der er EF-typegodkendte, med henvisning til trafiksikkerheden, miljøet eller folkesundheden, og også her kan der efter Forbrugerrådets opfattelse opstå fortolkningsproblemer.

Forbrugerrådet finder, at der i bestemmelserne om produktionskontrol bør stilles mere præcise (minimums)krav til, hvor hyppigt der skal foretages kontrol med produktionens overensstemmelse med det godkendte.

Forenede Danske Motorejere kan generelt tilslutte sig direktivforslaget.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil kræve ændring af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer og af bekendtgørelse om registrering og syn af køretøjer.

Færdselsstyrelsens arbejde med typegodkendelser vil skulle omlægges fra nationale typegodkendelser til EF-typegodkendelser af dansk producerede køretøjer og til national typegodkendelse af køretøjer bygget i små serier. De ressourcemæssige konsekvenser heraf er endnu ikke kendt.

Forslaget skønnes i øvrigt ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Danske virksomheder vil kunne udnytte fordelene ved EU's indre marked ved at opnå EF-typegodkendelse af deres køretøjer. Omkostningerne til godkendelse må dog forventes at blive forøget.

Færdselssikkerheds- eller miljømæssige forbedringer i særdirektiverne vil få hurtigere virkning i Danmark og i resten af EU.

Synsgrundlaget for Statens Bilinspektion vil muligvis blive forringet.

Danmark vil skulle acceptere lastbiler og busser m.v. samt personbiler bygget i små serier, der ikke opfylder visse af de sikkerhedsmæssige krav, der stilles i dag. Den færdselssikkerhedsmæssige virkning heraf anses dog for at være begrænset.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at der er blevet taget hensyn til nærheds- og proportionalitetsprincipperne som omhandlet i traktatens artikel 5. Målet med direktivet, nemlig gennem en EF-typegodkendelse for motorkøretøjer og deres udstyr at fjerne handelshindringer inden for Fællesskabet, kan som følge af omfanget og virkningerne af den foreslåede handling inden for bilindustrien ikke i tilstrækkeligt omfang opnås af

medlemsstaterne selv, og vil bedre kunne opnås på fællesskabsplan. Dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de tilsigtede mål. Regeringen er derfor enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.