

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(91) 291 endelig udg.

Bruxelles, den 30 Juli 1991

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende
anordninger i visse klasser af motorkøretøjer
i Fællesskabet

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Indledning

1. Nærværende forslag til Rådets direktiv vedrører den harmoniserede anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i tunge lastbiler og busser, som benyttes på veje i Fællesskabet.
2. I visse medlemsstater (F og UK) er fartbegrænsende anordninger allerede obligatoriske for visse køretøjskategorier, medens man i andre medlemsstater (f.eks. NL og UK) overvejer indførelse eller udvidelse af denne pligt.

Begrundelsen for disse nationale lovgivningsforanstaltninger er de positive virkninger af hastighedsbegrænserne for trafiksikkerheden, energiforbruget og miljøet. Men da disse hastighedsbegrænsende anordninger i øjeblikket anvendes med forskellige konstanthastigheder og kun findes monteret i en del af de køretøjer af samme kategori, som forekommer i trafikken i Fællesskabet, er de positive virkninger begrænsede, og konkurrencen mellem transportører, som benytter lastbiler og busser med eller uden disse hastighedsbegrænsende anordninger fordrøjes.

Derfor er EF-forskrifter, som sigter på en harmoniseret anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i køretøjer, der oftest opererer i international transport, berettigede.

Under hensyntagen til rentabiliteten, adgangen til hastighedsbegrænsende anordninger og ovennævnte aspekter med hensyn til konkurrencefordrejning inden for langdistancetransport, gælder nærværende forslag kun følgende klasser af motorkøretøjer, som defineret i bilag I til direktiv 70/156/EØF⁽¹⁾:

- Klasse M3: Køretøjer til personbefordring med over otte siddepladser foruden førerens plads og en totalvægt på over 5 000 kg.
- Klasse N3: Køretøjer til godsbefordring med en totalvægt på over 12 tons.

Det vil på grundlag af senere erfaringer kunne overvejes eventuelt at udvide dette forslags anvendelsesområde til også at gælde kategorier af lettere erhvervskøretøjer.

(1) EFT nr. L 42 af 23.2.1970, s. 1.

Andre beslægtede forslag fra Kommissionen

3. Den 16. januar 1989 vedtog Kommissionen et forslag til Rådets direktiv om harmoniserede fartgrænser for alle klasser af køretøjer, som benyttes på vej, bortset fra personbiler (KOM(88) 706). I dette forslag foreskrives der forskellige hastighedsgrænser for de forskellige kategorier og veje (i byområder, uden for byområder og motorveje).

På grund af juridiske indvendinger fra visse medlemsstaters side med hensyn til EF-forskrifter vedrørende adfærdsspekterne af trafik-sikkerhed, er dette forslag endnu ikke blevet vedtaget af Rådet. De foreslåede hastighedsgrænser danner imidlertid grundlag for de foreslåede harmoniserede konstanthastigheder for hastighedsbegrænsende anordninger.

4. Den 19. juli 1991 vedtog Kommissionen et forslag om fastsættelse af tekniske forskrifter med henblik på EØF-typegodkendelse af hastighedsbegrænsende anordninger for visse motorkøretøjsklasser udstyret med disse anordninger. (KOM(91) 240).

Efter vedtagelse af dette forslag, og når den samlede harmonisering af typegodkendelse i Fællesskabet, træder i kraft, vil der gradvis kunne indføres hastighedsbegrænsende anordninger for EF-køretøjer af de berørte klasser som led i normal udskiftning. Dette vil imidlertid fortsat betyde, at der forløber en lang periode, hvor kun en del af køretøjerne i samme klasse er udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger.

Det er klart, specielt i forbindelse med international godstransport og passagerbefordring, at kun en generel anvendelse af disse anordninger med samme konstanthastighed vil være acceptabel for alle brugere og håndhavende myndigheder. Forskelle i den maksimale hastighed, som motorkøretøjer, der benyttes i denne internationale transport, kan nå, vil kunne påvirke konkurrencen og give anledning til svig og manipulation af de monterede anordninger.

Hvad angår de tekniske aspekter refereres der i nærværende forslag til de tekniske specifikationer som fastsat i forslaget vedrørende typegodkendelse, der bygger på internationalt anerkendte forskrifter og praksis.

Indflydelse på sikkerhed, brændstofforbrug, miljø og transportsektorens økonomi

5. Hastigheden - særlig i relation til trafik og vejrforhold - spiller en væsentlig rolle for ulykker og deres konsekvenser. Generelt set bliver ulykker alvorligere, jo højere hastigheden er, og dette af følgende grunde:

- Højere hastighed medfører kortere reaktionstid for at undgå en ulykke.
- Højere hastighed medfører større bremselængde.
- Højere hastighed - eller større hastighedsforskel mellem køretøjer involveret i en ulykke - medfører større kraft i sammenstødet.
- Højere hastighed medfører øget vandsprøjt fra hjulene og dermed mindre sigtbarhed.

På grund af den begrænsede anvendelse indtil nu er det vanskeligt at fremskaffe væsentlige tal om forholdet mellem benyttelsen af hastighedsbegrænsende anordninger og færdselssikkerhed. Det er dog tydeligt, at en nedbringelse af for høje hastigheder og hastighedsforskelle på motorveje hos lastbiler og busser vil forbedre trafikstrømmen og reducere antallet af potentielle farlige situationer og konsekvenserne af ulykker. I denne sammenhæng er det igen klart, at målet bør være generel anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i disse køretøjer.

6. Nedsættelsen af brændstofforbruget ved anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger anslås til mellem 5 og 15% (afhængig af den gængse hastighedsadfærd) for de køretøjsklasser, som forslaget gælder (M3 og N3). Disse skøn er baseret på erfaringer hos vognmænd, som frivilligt har ladet hastighedsbegrænsende anordninger montere på deres køretøjer.

Denne energibesparelse har positive følgevirkninger for miljøet og transportsektorens økonomi.

7. Frembringelsen af CO₂ er direkte forbundet med brændstofforbruget, således at denne emission vil blive proportionalt reduceret. CO₂ er et af de stoffer, der medvirker til drivhuseffekten. Lavere hastighed uden for byområder vil også reducere emissionen af nitrogenoxider (NO_x). NO_x er et af de stoffer, som forårsager sur nedbør og skovdød i store dele af Europa.
8. Hvad angår virkningerne for transportsektorens økonomi er der foretaget følgende beregninger på grundlag af undersøgelser i Nederlandene:
 - En hastighedsbegrænsende anordning koster ca. 1 000 ECU, hvis den skal monteres efterfølgende på en tung lastbil eller en bus.
 - Energibesparelsen kan anslås til 1 500 ECU om året.
 - På grund af hastighedsudligningen under kørslen reduceres dækslidet med ca. 30%, hvilket betyder en besparelse på ca. 500 ECU om året.
 - I almindelighed blev der ikke noteret nogen reel kørselstidsforskel mellem køretøjer med og uden en hastighedsbegrænsende anordning.

Ovennævnte tal viser, at den hastighedsbegrænsende anordning er en investering, som er afskrevet inden for et år, således at efterfølgende montering berettiges i forbindelse med de fleste tunge lastbiler og busser, som er i brug.

For at ramme en balance mellem omkostninger og fordele foreslås det at gøre anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger obligatorisk for motorkøretøjer af klasse M3 og N3, som er indregistreret efter den 1. januar 1985.

9. Forslagets indhold

- | | |
|----------------|---|
| Artikel 1 | Indeholder en definition af de motorkøretøjsklasser, som forslaget gælder. |
| Artikel 2 og 3 | fastsætter forpligtelse til regulering af en hastighedsbegrænsende anordning til en harmoniseret hastighed (100 km/t og 80 km/t), hvor disse motorkøretøjer benyttes. |
| Artikel 4 | henviser til forslaget til Rådets direktiv om EØF-typegodkendelse af hastighedsbegrænsende anordninger. |
| Artikel 5 | omhandler de mulige undtagelser fra det foreslåede direktiv. |
| Artikel 6 | fastsætter datoen for det foreslåede direktivs ikrafttræden til den 1. oktober 1992. |

Forslag til
RADETS DIREKTIV
om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende
anordninger i visse klasser af motorkøretøjer
i Fællesskabet

RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Et af målene for den fælles transportpolitik er at fastlægge fælles regler gældende for international transport inden for Fællesskabet og at lette motortrafikken;

den stigende vejtrafik og de deraf følgende risici og gener stiller alle medlemsstaterne over for færdselssikkerheds- og miljøproblemer af alvorlig art;

(1) EFT nr. C...

(2) EFT nr. C...

(3) EFT nr. C...

den motorkraft, som tunge lastvogne og busser har brug for op ad bakke, sætter dem på plan vej i stand til at køre med meget store hastigheder, der ikke er i overensstemmelse med specifikationer for andre dele af disse køretøjer, herunder bremses og dæk, af denne grund og af miljøbeskyttelseshensyn er hastighedsbegrænsende anordninger gjort obligatoriske i visse medlemsstater for visse motorkøretøjsklasser;

Der er i Rådets(4) [Kommissionens forslag KOM(91) 240] fastsat bestemmelse om obligatorisk montering af hastighedsbegrænsende anordninger som forudsætning for EØF-typegodkendelse af visse klasser af nye motorkøretøjer, såvel som tekniske specifikationer for EØF-typegodkendelse af sådanne anordninger;

hastighedsbegrænsende anordningers gavnlige virkninger på miljø, brændstofforbrug og færdselssikkerhed bør styrkes gennem en mere generel anvendelse af sådanne anordninger;

af hensyn til lighed i konkurrencevilkårene bør forskrifterne om EØF-typegodkendelse af nye motorkøretøjer suppleres med forskrifter om montering og brug af hastighedsbegrænsende anordninger på grundlag af fælles konstante hastigheder for alle motorkøretøjer af bestemte klasser, som er indregistreret efter en bestemt dato;

som et første skridt bør sådanne forskrifter kun gælde de tungeste klasser af motorkøretøjer, som oftest opererer i international transport, og derefter bør de, afhængig af de tekniske muligheder og erfaringer i medlemsstaterne, udvides til også at omfatte lettere klasser af motorkøretøjer -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

(4) EFT nr. L ...

Artikel 1

I dette direktiv forstås ved "motorkøretøj": ethvert motordrevent køretøj, der er omfattet af en af de nedenfor nævnte klasser, som er defineret i bilag 1 til Rådets direktiv 70/156/EØF⁽⁵⁾, og som er bestemt til færdsel på vej, med mindst fire hjul og en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på mere end 25 km/t.

- Klasse M3: Køretøjer til personbefordring med over otte siddepladser foruden førerens plads og en totalvægt på over 5 000 kg
- Klasse N3: Køretøjer til godsbefordring med en totalvægt på over 12 tons.

Artikel 2

Medlemsstaterne drager omsorg for, at motorkøretøjer af klasse M3, som er indregistreret i en af medlemsstaterne efter den 1. januar 1985, kun benyttes på vej, hvis der herpå er monteret hastighedsbegrænsende anordninger, hvis maksimumshastighed er reguleret til 100 km/t.

Artikel 3

Medlemsstaterne drager omsorg for, at motorkøretøjer af klasse N3, som er indregistreret i en af medlemsstaterne efter den 1. januar 1985, kun benyttes på vej, hvis der herpå er monteret hastighedsbegrænsende anordninger, hvis maksimumshastighed er reguleret til 80 km/t.

(5) EFT nr. L 42 af 23.2.1970, s. 1.

Artikel 4

De hastighedsbegrænsende anordninger, der er omhandlet i artikel 2 og 3, skal opfylde de tekniske specifikationer, der er fastsat i direktiv, [som vil blive udstedt på grundlag af Kommissionens forslag KOM(91) 240].

Artikel 5

1. Bestemmelserne i artikel 2 og 3 anvendes ikke på

- motorkøretøjer, der benyttes af væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten
- motorkøretøjer, der som følge af deres konstruktion ikke kan køre hurtigere end 80 km/t, hvad angår klasse N3, eller 100 km/t, hvad angår klasse M3
- motorkøretøjer, der kun benyttes til offentlige tjenesteydelser i byområder.

2. Medlemsstaterne kan efter forudgående godkendelse fra Kommissionens side fritage andre klasser af køretøjer fra bestemmelserne i artikel 2 og 3.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv inden den 1. oktober 1992. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse omhandlede bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de nationale retsfor­skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introducing this measure?

This proposal concerns the compulsory installation and use of speed limitation devices, set at harmonized speeds for heavy goods vehicles above 12 tonnes and buses above 5 tonnes which were registered after 1 January 1985.

As these devices were made compulsory in some Member States and other Member States consider the introduction for reasons of road safety, environment and reduction of fuel consumption, a harmonisation in this field is needed in order to increase the beneficial effects and to remove possible distortions of competition.

II. Features of the business in question

All enterprises which use these vehicles.

III. What obligations does this measure impose directly on business?

Heavy vehicles and buses can only be used if speed limitation devices are installed. This implies that new motorvehicles of these categories shall be bought with a speed limitation devices and that these devices have to be retrofitted on those vehicles registered after 1985. Cost estimations based on experiences of fleet owners show that a retrofitted speed limitation device pays off within a year because of reduced fuel consumption and wear of tyres.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect to SME's?

None.

VI. What is the likely effect on:

a) The competitiveness of business

The internal competitiveness of enterprises using speed limitation devices will be equalized by prescribing these devices to all motorvehicles concerned.

b) Employment

Neutral.

VII. Have the relevant representative organisations been consulted ?

Road haulage organisations are against national measures because of assumed distortions of competition. They do not want speed limits to be enforced by means of speed limitation devices. Moreover a tolerance of 10 km between the legal maximum speed limit and the set speed of the devices is requested. Unions do not like professional drivers to be stigmatized as the ones that always drive too fast. Nevertheless, an international regulation will meet more acceptance.

ISSN 0254-1459

KOM(91) 291 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-91-347-DA-C

ISBN 92-77-74841-9

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg