

III

(Forberedende retsakter)

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

450. PLENARFORSAMLING DEN 14. 15. JANUAR 2009

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed

KOM(2008) 316 endelig — 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/08)

Ordfører: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 9. juni 2008 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed

KOM(2008) 316 endelig — 2008/0100 (COD).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Virgilio RANOCCHIARI til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 6. januar 2009.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 450. plenarforsamling den 14.-15. januar 2009, mødet den 14. januar, følgende udtalelse med 173 stemmer for, 2 imod og 1 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1 EØSU har altid hilst initiativer, der sigter mod at forenkle lovgivningen, velkommen, særligt inden for følsomme områder som sikkerhed og miljø. Udvalget kan derfor kun glæde sig over, at Kommissionen med sit forslag til forordning forsøger at opnå vigtige resultater på disse tre områder via lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer og dæk.

1.2 Kommissionens beslutning om at ophæve mere end 150 gældende direktiver og erstatte dem med forslaget til forordning ser umiddelbart meget interessant ud og er helt sikkert på linje med ønsket om forenkling. Men hvis denne løsning ikke er helt rigtigt afvejet og korrekt, er der en risiko for, at der indføres nye procedurer, der ikke altid er forenelige med de eksisterende,

hvilket vil gøre det vanskeligere og dyrere for industrien og myndighederne i medlemsstaterne.

1.3 EØSU sætter navnlig spørgsmålstegn ved, hvordan man kan forene dette forslag med det nylige rammedirektiv om europæisk typegodkendelse (2007/46/EF) og med de FN/ECE-regler, som er under udarbejdelse, og som vil blive behandlet mere indgående senere i udtalelsen.

1.4 EØSU mener således, at den forenkling af godkendelsesprocedurerne og sagsbehandlingen, som ifølge Kommissionen skal ske ved at indføre harmoniserede krav, kan nås ved gradvist at indføje de eksisterende og fremtidige FN/ECE-regulativer i bilag IV til det allerede nævnte direktiv om europæisk typegodkendelse og samtidig foretage de nødvendige tilpasninger af disse krav til den tekniske udvikling.

1.5 Eftersom det ikke er alle de »avancerede sikkerhedsteknologier«, der er omfattet af passende tekniske specifikationer, og disse heller ikke er lige detaljerede, mener EØSU, at det vil være mere hensigtsmæssigt at udarbejde særskilte forslag for hver teknologi, hvori der tages højde for den nyeste viden fra FN/ECE's tekniske grupper i Geneve.

1.6 Endelig finder EØSU med hensyn til kravene til dæk, at industriens forslag er acceptabelt, idet tidsfristerne i Kommissionens forslag overholdes, samtidig med at der er tale om en forenkling i form af gennemførelse i to faser i stedet for de planlagte fem.

1.7 På baggrund af de hidtil fremsatte betæneligheder bifaldt EØSU, at Europa-Parlamentet tog initiativ til en yderligere undersøgelse af emnet i kølvandet på den, der blev udført for Kommissionen, men resultaterne af denne anden undersøgelse har ikke skabt den forventede klarhed.

1.8 EØSU er derfor bange for, at misforholdet mellem omkostninger og fordele ved nogle af de foreslåede løsninger betyder, at de mærkbart større omkostninger for industrien og således også for forbrugerne vil lægge en yderligere dæmper på udskiftningen af den europæiske bilpark, som allerede mærker virkningerne af den aktuelle økonomiske krise.

1.9 Til sidst opfordrer EØSU allerede nu de myndigheder i medlemsstaterne, som beskæftiger sig med typegodkendelse, til at se med fornyet og skærpet opmærksomhed på, om de køretøjer og især dæk, der vil blive indført i Europa efter vedtagelsen af den omhandlede forordning, opfylder kravene til sikkerhed.

2. Indledning

2.1 På trods af betydelige fremskridt i de seneste ti år er det stadig og med rette i høj grad køretøjernes sikkerhed og beskyttelsen af miljøet, der er i fokus i hele EU. Især giver det fortsat anledning til bekymring, at man endnu kun i beskedent omfang har fået nedbragt forureningen fra transport, især CO₂-udledningen, og antallet af trafikofre. I de 27 medlemsstater er der stadig hvert år mere end 44 000 mennesker, som bliver dræbt, og yderligere 1,7 millioner, som kvæstes ved trafikulykker (1).

2.2 Som bekendt fastlægger EU-lovgivningen om typegodkendelse klare regler for fremstillingen af køretøjer, der på den ene side skal garantere størst mulig sikkerhed for fører og passagerer i køretøjer og alle trafikanter og på den anden side sikre, at miljøet beskyttes. Der findes i dag ca. 60 grunddirektiver om typegodkendelse, hvoraf 50 vedrører sikkerheden og ca. 10 miljøet, og hertil kommer i omegnen af 100 ændringsdirektiver.

2.3 Den fortsatte forskning og udvikling inden for bilsektoren gør, at det i dag er lettere at opfylde de to ovennævnte krav, når

(1) Kilde: CARE (*Fællesskabets database om trafikulykker*), der indsamler og bearbejder data vedrørende trafikulykker, som medlemsstaterne indgiver.

det gælder nye biler, men til dels også biler, der allerede kører på vejene, ved hjælp af nye teknologier, der kan nedbringe antallet af ulykker og forureningen.

2.4 Ifølge anbefalingerne i CARS 21 (2) skal også disse alvorlige problemer løses via en integreret strategi for opnåelse af mål, der — som Kommissionens næstformand Günter Verheugen mindede om, da han fremlagde forslaget til forordning — gavner borgerne, miljøet og industrien. For at opfylde EU's mål vedrørende sikkerhed og miljøbeskyttelse er det nødvendigt hele tiden at opdatere de forskellige bestemmelser, der regulerer fremstillingen af nye køretøjer. Derudover er det tillige nødvendigt at reducere mængden af regler, som pålægges industrien, ved at forenkle den gældende lovgivning i det omfang, det er muligt. Med henblik herpå anbefalede det ovenfor nævnte CARS 21-dokument bl.a. anvendelsen af FN/ECE's (3) regler, hvor sådanne findes.

3. Kommissionens forslag

3.1 Hensigten med forslaget til forordning er at ændre den gældende lovgivning om typegodkendelse af køretøjer på tre områder: **forenkling, avancerede sikkerhedssystemer og dæk**.

Forslaget til forordning fastlægger nærmere bestemmelser om:

3.1.1 Ændring af den gældende lovgivning om typegodkendelse af køretøjers og komponenters sikkerhed

Kommissionen har til hensigt at ophæve mere end 150 stadigt gældende direktiver og erstatte dem med én enkelt forordning fra Rådet og Europa-Parlamentet, som finder direkte anvendelse i EU.

3.1.2 Indførelse af følgende sikkerhedskrav

— Fra 2012 obligatorisk montering af **elektronisk stabilitetskontrol** (*Electronic Stability Control* — ESC) i nye serier af personbiler og erhvervskøretøjer. Alle nye køretøjer skal være udstyret med elektronisk stabilitetskontrol senest i 2014. Den elektroniske stabilitetskontrol påvirker bremse- og trækraftsystemet og hjælper føreren med at bevare kontrollen over køretøjet i kritiske situationer (som følge af f.eks. dårlige vejforhold eller for høj fart i kurver).

— Fra 2013 obligatorisk montering af **avancerede nødbremsesystemer** (*Advanced Emergency Braking Systems* — AEBs) i store køretøjer med sensorer, der advarer føreren, når køretøjet er for tæt på det forankørende, og i visse situationer

(2) KOM(2007) 22 endelig af 7. februar 2007 — En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede.

(3) FN's Økonomiske Kommission for Europa, Geneve. Fremmer samarbejdet og integrationen mellem de 56 medlemslande ved at udvikle fælles standarder og regler bl.a. vedrørende typegodkendelse af motorkøretøjer.

aktiverer nødbremsen for at forhindre eller formindske konsekvenserne af et sammenstød. Alle nye køretøjer skal være udstyret med systemet senest i 2015.

- Fra 2013 obligatorisk montering af **systemer til advarsel om at vognbanen forlades** (*Lane Departure Warning Systems* — LDWS) i store køretøjer, der advarer føreren, når køretøjet ser ud til at forlade vognbanen utilsigtet, især fordi føreren er uopmærksom. Alle nye køretøjer skal være udstyret med systemet senest i 2015 ⁽⁴⁾.

3.1.3 Nye krav til dæk ⁽⁵⁾:

- Fra 2012 er **dæk med lav rullemodstand** (*Low Rolling Resistance Tyres* — LRR) obligatoriske. De nedbringer brændstofforbruget ved at mindske den modstand mod køretøjets bevægelse, der opstår, når dækket ruller, og som først og fremmest skyldes hjul-, dæk- eller vejdeformation.
- Fra 2012 er det obligatorisk med **dæktryksovervågning i personbiler** (*Type Pressure Monitoring Systems* — TPMS), som advarer føreren, når dæktrykket er under det optimale.
- **Nedbringelse af støjniveauet**: Som anført i bilag I til forslaget til forordning.
- **Vejgreb i vådt føre**: Som anført i bilag I til forslaget til forordning.

4. Generelle bemærkninger

4.1 EØSU bifalder Kommissionens forslag om at fastsætte harmoniserede bestemmelser for fremstillingen af motorkøretøjer for at sikre såvel et velfungerende indre marked som et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau.

⁽⁴⁾ Oversigt over obligatoriske tidsfrister for sikkerhedskrav:

- ESC: 29.10.2012 ny typegodkendelse, 29.10.2014 nyregistreringer.
- AEB: 29.10.2013 ny typegodkendelse, 29.10.2015 nyregistreringer.
- LDWS: 29.10.2013 ny typegodkendelse, 29.10.2015 nyregistreringer.

⁽⁵⁾ For klarhedens skyld opregnes nedenfor de af Kommissionen planlagte frister med hensyn til krav til dæk:

- 2012 ny typegodkendelse for C1-dæk med hensyn til vejgreb i vådt føre og for C1-, C2- og C3-dæk med hensyn til fase 1-rullemodstand og rullestøj.
- 2014 for nyregistreringer er det kun C1-dæk, der skal opfylde kravene om vejgreb i vådt føre, mens såvel C1- som C2-dæk skal opfylde kravene om fase 1-rullemodstand.
- 2016 ny typegodkendelse for alle nye C1-, C2- og C3-dæktyper i overensstemmelse med kravene om fase 2-rullemodstand. Kun C1-, C2- og C3-dæk, der opfylder kravene om rullestøj, kan registreres og bringes i omsætning i EU.
- 2018 kun C1- og C2-dæk, der opfylder kravene om fase 2-rullemodstand, kan registreres i EU.
- 2020 kun C3-dæk, der opfylder kravene om fase 2-rullemodstand, kan bringes i omsætning i EU.

4.2 EØSU mener, at det pågældende forslag til forordning kan være et særdeles velegnet redskab til på den ene side at øge sikkerheden — såvel den aktive som den passive — ved at nedbringe antallet af trafikulykker og på den anden side indføre bestemmelser, der kan reducere CO₂-udslippet, forudsat at de direktiver, der skal ophæves, og konsekvenserne af en sådan ophævelse først undersøges nærmere.

4.3 EØSU erkender, at man med den valgte løsning sigter mod mest mulig forenkling til fordel for især de nationale myndigheder og industrien. Alligevel mener EØSU ikke, at forenklingen af lovgivningen blot bør begrænses til en samling af de eksisterende procedurer i en form for rammeforordning om sikkerhed. Derudover mener EØSU, at man bør tage højde for virkningerne af, at der er indført et nyt rammedirektiv om europæisk typegodkendelse (direktiv 2007/46/EF) ⁽⁶⁾ med henblik på at sikre sammenhængen og undgå, at myndigheder og producenter med tilføjelsen af nye procedurer får pålagt flere byrder i stedet for færre.

4.4 EØSU er enig i det af Kommissionen anførte princip om, at køreplanen for indførelse af specifikke nye krav ved typegodkendelse af køretøjer bør tage hensyn til disse krav tekniske gennemførlighed. Generelt bør kravene i første omgang kun være gældende for nye køretøjer. Eksisterende typer af køretøjer bør have en yderligere frist til opfyldelse af kravene.

4.5 Med hensyn til kravene til dæk må man ikke glemme, at dækket er det eneste, der forbinder køretøjet med vejen, og dets sikkerhedsegenskaber bør prioriteres frem for alle andre mål. EØSU mener derfor, at

- det er nødvendigt med sikkerhed for, at de forventede miljømæssige forbedringer ikke indebærer en forringelse af de lige så vigtige krav til sikkerheden for brugerne af køretøjerne og borgerne;

- man bør forfølge en integreret strategi, hvor dækkenes samlede ydeevne (rullemodstand, vejgreb i vådt føre osv.) ikke forringes med det ene, men dog vigtige formål at mindske rullestøjen.

4.6 EØSU sætter derfor spørgsmålstegn ved, hvor nyttig den for Kommissionen udførte konsekvensanalyse er, og glædede sig over, at Europa-Parlamentet valgte at få foretaget endnu en uafhængig undersøgelse. Faktisk er det EØSU's opfattelse, at de data, der anvendes i konsekvensanalysen, kan have givet misvisende resultater.

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

4.7 Udvalget noterer derfor med beklagelse, at den undersøgelse, som Europa-Parlamentet har ladet gennemføre, og som blev offentliggjort i slutningen af november 2008 (7), ikke besvarer EØSU's spørgsmål eller rydder dets betænkeligheder af vejen hverken med hensyn til de administrative og tekniske aspekter eller en mere nøjagtig vurdering af omkostningerne og fordelene ved Kommissionens forslag.

4.7.1 Den pågældende undersøgelse har udelukkende set på dæk og dæktryksovervågningen i personbiler og slår med hensyn til sidstnævnte — noget diskutabelt — fast, at det dyrere »direkte« system er at foretrække frem for det »indirekte«, hvilket vil blive omtalt senere, mens der ikke tilføjes noget vedrørende de andre avancerede sikkerhedssystemer eller virkningerne af den foreslåede forenkling.

4.8 I denne situation ser det for EØSU ud som om, at de større omkostninger, der må imødeses for industrien og dermed for brugerne, hvis forordningen gennemføres i den nuværende form, ikke opvejes af tilstrækkeligt dokumenterede fordele, hvilket indebærer en oplagt risiko for, at udskiftningen af bilparken (med en gennemsnitsalder på mere end otte år) — som allerede mærker virkningerne af den aktuelle økonomiske krise — kommer til at gå endnu langsommere.

4.9 For at garantere at den europæiske industri, som ligger helt i top, når det gælder sikkerhed, kan forblive konkurrencedygtig, mener EØSU endvidere, at der bør vedtages en forordning, hvis samlede virkning ikke giver en konkurrencefordel til fabrikanter uden for Europa, som helt sikkert har færre omkostninger, men ofte også et lavere overordnet sikkerhedsniveau. Det betyder, at importerede køretøjer og navnlig dæk skal kontrolleres for, om de opfylder alle de krav, der er fastlagt i forordningen.

4.10 EØSU mener, at der tillige bør foretages en passende vurdering af, hvordan forordningen vil påvirke hele dækindustrien. Efter en umiddelbar vurdering ser det ud til, at små og mellemstore distributionsvirksomheders økonomiske levedygtighed kan være i farezonen. De overskydende lagre, der må imødeses, hvis forordningen træder i kraft på de af Kommissionen foreslåede datoer, kan skabe problemer for distributionskæden. Bortskaffelse af i nogle tilfælde store lagerbeholdninger synes ikke at være muligt for flertallet af virksomheder i sektoren og slet ikke for de små virksomheder, som ikke kan konkurrere på det internationale marked.

4.11 Selv om der ikke er tale om et område, der hører under Fællesskabets enekompetence, er EØSU enig med Kommissionen, som det finder med rette er opmærksom på at undgå at skabe hindringer for det indre marked og bevidst om de grænseoverskridende virkninger af indholdet af forslaget til forordning, og ikke mener, at målene med forslaget kan nås udelukkende på de enkelte medlemsstaters initiativ, men at der er behov for bindende foranstaltninger, som fastlægges på EU-plan.

(7) Krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed (IP/A/IMCO/ST/2008-18).

4.12 EØSU kan naturligvis kun støtte forslaget om, at det er medlemsstaterne, der fastsætter sanktionsbestemmelser i tilfælde af overtrædelse af forordningen, og at disse sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

4.13 EØSU bifalder endvidere valget af retsakt, dvs. en forordning, der sikrer en tidsmæssig og metodemæssig sikker gennemførelse i samtlige medlemsstater, hvilket er særlig vigtigt for en lovgivning med et meget højt teknisk indhold. Fordi man også denne gang har valgt den todelte fremgangsmåde, kan man i denne forordning fastlægge de grundlæggende bestemmelser ved anvendelse af den fælles beslutningsprocedure, mens de mere tekniske aspekter kan fastlægges i en anden forordning vedtaget efter udvalgsproceduren.

5. Specifikke bemærkninger

5.1 EØSU giver sin opbakning til ethvert forslag, der sigter mod en regelforenkling, men er som understreget ovenfor ikke desto mindre stærkt betænkelig ved måden, hvorpå dette mål nås. Således mener EØSU, at der bør være tale om en reel forenkling forstået på den måde, at den pågældende forordning ikke bør være en sammenfatning af tidligere forordninger, og at man under alle omstændigheder skal undgå at skabe mere arbejde for certificeringskontorerne.

5.2 Navnlig er det EØSU's opfattelse, at den forenkling af godkendelsesprocedurerne og sagsbehandlingen, som ifølge Kommissionen skal ske ved at indføre harmoniserede krav, bør nås ved gradvist at indføre de eksisterende og fremtidige FN/ECE-regulativer i bilag IV til det allerede nævnte direktiv 2007/46/EF (8) (særligt i de tilfælde hvor forordningen fastlægger strengere krav, hvor der medgår en vis tid (*lead-time* (9)), før produktet er tilpasset) og samtidig foretage de nødvendige tilpasninger af disse krav til den tekniske udvikling.

5.2.1 Dette er ikke en mulighed, der er taget højde for i løsningsforslag c) i konsekvensanalysen i forordningen »Udskiftning af alle eksisterende direktiver med den foreslåede forordning«, men derimod i b), der opfordrer til ».. revision af hvert enkelt direktiv, når og hvis dette er tiltrængt, og beslutning om eventuel ophævelse og erstatning«. Derudover synes begrundelsen for at vælge løsningsforslag c) i konsekvensanalysen ikke tilstrækkeligt underbygget (det er den hurtigste vej til forenkling af den eksisterende ordning og i tråd med henstillingerne i CARS 21), og der tages ikke tilstrækkeligt hensyn til andre grundlæggende elementer i CARS 21, herunder bæredygtigheden, henvisningen til FN/ECE og behovet for at sikre en passende overgangsperiode for de dele af industrien, der er omfattet af reglerne.

5.2.2 Ved at vælge løsningsforslag c) vil forordningen få virkning, hvor der ikke findes et tilsvarende FN/ECE-regulativ, eller hvor der er brug for monteringsforskrifter, som ikke er fastlagt i FN/ECE-regulativet, sådan som det for eksempel er tilfældet med dæk.

(8) Direktiv 2007/46/EF — Bilag IV: Liste over krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer. Bilag IV: Liste over krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer.

(9) Den tid, det tager industrien at opfylde et hvilket som helst nyt krav, som indebærer ændringer af produktets konstruktion.

5.3 For at sikre at forordningen reelt bliver effektiv, kan EØSU alternativt forestille sig, at der som et muligt kompromis fastlægges en ikrafttrædelsesdato, således at man undgår de problemer, som i dag er knyttet til forslaget til forordning, og fjerner risikoen for, at vedtagelsen af FN/ECE-regulativerne fører til manglende overensstemmelse mellem kravene (eller ikrafttrædelsesdatoerne) i de direktiver, der ophæves.

5.4 Med hensyn til de administrative aspekter foreslår EØSU derfor på baggrund af undersøgelsen af de direktiver, der er opregnet i bilag IV, at man, uanset hvornår forordningen eller dele deraf træder i kraft, bibeholder de ikrafttrædelsesdatoer, der er fastlagt i de direktiver, der vil blive erstattet, og at man tager hensyn til de overgangsbestemmelser, der er fastlagt i FN/ECE-regulativerne, som vil blive indført i stedet.

5.5 Derudover mener EØSU ikke, at de »avancerede sikkerhedsteknologier« bør indgå i en »horizontal« forordning, men i stedet bør behandles i særskilte forslag om nye og/eller ændrede FN/ECE-regulativer, som skal fremlægges og drøftes i de relevante FN/ECE-tekniske grupper i Geneve (GRB, GRRF, GRSP⁽¹⁰⁾), hvor man kan foretage de korrekte tekniske vurderinger af de foreslåede sikkerhedssystemer. En tilsvarende fremgangsmåde bør anvendes i de tilfælde, hvor der som angivet af Kommissionen ikke findes FN/ECE-krav, der svarer til dem, der er fastlagt i EU's direktiver.

5.6 Med hensyn til de avancerede trafikikkerhedssystemer gør EØSU specifikt opmærksom på:

5.6.1 **Elektronisk stabilitetskontrol**, der er blevet behandlet i forbindelse med en tilpasning af forskrifterne i Geneve, og nu er planlagt for kategori M2, N2, M3 og N3⁽¹¹⁾. EØSU mener, at man bør fastholde den tidsplan, der er aftalt for FN/ECE-regulativ nr. 13⁽¹²⁾ og angivet i tabel 12.4.1, hvorefter indførelsen skal ske gradvis fra juli 2009 og være afsluttet i juli 2016 afhængig af typen af køretøj.

⁽¹⁰⁾ FN/ECE's tekniske grupper i Geneve: Working Party on Brakes and Running Gear (GRRF); Working Party on Noise (GRB); Working Party on Lighting and Light-Signalling (GRE); Working Party on General Safety Provisions (GRSG); Working Party on Pollution and Energy (GRPE); og Working Party on Passive Safety (GRSP).

⁽¹¹⁾ Køretøjer i klasse N omfatter køretøjer med mindst 4 hjul, som er beregnet til godstransport. De opdeles i tre grupper: N1, N2 og N3 på baggrund af deres totalvægt: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg; Klasse N1 underinddeles dernæst i tre grupper, NI, NII og NIII, ligeledes på baggrund af vægten. Ved køretøjer i klasse M forstås køretøjer med mindst 4 hjul, som er beregnet til personbefordring. De er opdelt i 3 klasser (M1, M2 og M3) på baggrund af antallet af sæder og totalmassen: M1 < 9 sæder; M2 > 9 sæder og < 5 000 kg; M3 > 9 sæder og > 5 000 kg. Klasse O omfatter køretøjer med påhængskøretøjer.

⁽¹²⁾ FN/ECE-regulativ nr. 13: Heavy vehicles braking.

5.6.2 **Avanceret nødbremsesystem**: Industrien kan kun udvikle obligatoriske systemer, hvis den har adgang til klart definerede tekniske specifikationer, hvilket ifølge de til rådighed værende informationer ikke er tilfældet, når det gælder AEBS. Det er ikke muligt at fastlægge datoer for indførelsen af et system uden tekniske specifikationer, og indførelsen bør først ske, når der er foretaget en passende konsekvensanalyse med en nærmere vurdering af omkostninger og fordele.

5.6.2.1 Definitionen af det avancerede nødbremsesystem i forslagens artikel 3 er meget bred og kan tillige omfatte systemer, som endnu ikke er tilstrækkeligt pålidelige. Sådanne systemer kan i sig selv komme til at udgøre en risiko for sikkerheden, fordi teknologien ikke er færdigudviklet. Der er brug for passende undersøgelser og udvikling på området og en tilstrækkelig lang indførelsesperiode.

5.6.3 AEBS-foranstaltningerne finder anvendelse for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3. Lette erhvervskøretøjer i klasse N1 findes ofte i versioner, som tilhører en højere klasse (N2, M2 og M3), hvorfor det er nødvendigt at diversificere udvalget for de tungere versioner med relativt lille volumen. Det synes hensigtsmæssigt kun at gøre AEBS obligatorisk i tunge erhvervskøretøjer eller i det mindste i køretøjer med en totalvægt, der overstiger 7,5 ton, og vurdere behovet for at undtage bestemte kategorier, som f.eks. bybusser, renovationsvogne og andre køretøjer, der anvendes til offentlige tjenester og kører med lav hastighed.

5.6.4 **Systemer til advarsel om at vognbanen forlades**: EØSU finder, at de samme betragtninger som ved AEBS kan gøres gældende:

- behov for tekniske specifikationer, som skal defineres af FN/ECE i Geneve;
- teknisk differentiering for de forskellige klasser af køretøjer;
- vurdering af omkostninger/fordele og undtagelse af bestemte kategorier.

5.7 Sammenfattende er det EØSU's opfattelse, at det er for tidligt at indføre AEBS og LDWS, der for øjeblikket kun gælder for tunge køretøjer. Der er brug for en yderligere periode med forskning og afprøvning, der gør det muligt at vurdere de reelle fordele ved systemerne. Derved får man tillige nyttig viden med henblik på den fremtidige anvendelse af systemerne i lette køretøjer.

5.8 **Dæktryksovervågning**: Eftersom de tekniske krav til dette system er under drøftelse i den uformelle arbejdsgruppe GRRF⁽¹³⁾, opfordrer EØSU Kommissionen til at afvente, at arbejdet (som bl.a. skal tage hensyn til de krav, der allerede findes i landene uden for EU) afsluttes, før der træffes beslutninger på

⁽¹³⁾ GRRF: Working party on Brakes and Running Gear.

området. For ikke at gøre biler endnu dyrere ville det være ønskeligt med en grad af fleksibilitet, som tillige tillader anvendelse af det »indirekte« system under hensyntagen til dets mange positive aspekter, først og fremmest at det også virker ved udskiftning af dæk. Det »direkte« system stiller krav om en sensor i hvert dæk, hvorfor det ved udskiftning af dæk også er nødvendigt at udskifte sensorerne eller at afmontere og derefter genmontere dem, hvilket er en dyr og vanskelig proces på grund af den store risiko for at beskadige sensorerne, som ikke kan ses udefra.

5.9 Med hensyn til de tekniske bestemmelser vedrørende dæk bemærker EØSU for så vidt angår:

- **Støj:** De foreslåede niveauer for reduktion af vejstøjen kan medføre en forringelse af sikkerheden for såvel køretøjer som forbrugere, hvorimod man ved at nedsætte hastigheden i områder med tæt trafik og/eller udbedre vejbelægningen ville kunne mindske støjen 3-4 gange mere. Derudover vil det f.eks. i C3-klassen være vanskeligt at opnå en reduktion på 3dB uden at forringe dækkenes vejgreb. Dæk i klasse C3, dvs. dæk med trækegenskaber, skal have »aggressive« slidbaner for at sikre et godt vejgreb på glatte underlag.
- **Rullemodstand:** Det er nødvendigt at revidere ikrafttrædelsesdatoerne for klasse C1 og C2, og for dæk i klasse C3 er det på grund af deres særlige art nødvendigt at foretage nye analyser og som et minimum udsætte indførelsen, indtil der er foretaget endnu en konsekvensanalyse.
- **Vejgreb i vådt føre:** Kommissionens forslag om at indføre obligatoriske bestemmelser på grundlag af FN/ECE-regulativ nr. 117 ⁽¹⁴⁾ bør godkendes på de foreslåede betingelser.

Bruxelles, den 14. januar 2009

5.10 EØSU gør opmærksom på, at der i forslaget til forordning fastlægges bestemmelser om ændringer hvert andet år, hvilket ikke svarer til den tid, som dækproducenterne behøver for at kunne tilpasse deres produkter. Dette er helt sikkert ikke et skridt i retning mod »bedre lovgivning«. EØSU bakker derfor op om den af industrien foreslåede løsning, hvor tidsfristerne i forslaget bibeholdes, samtidig med at det forenkles ved at foretage gennemførelsen i to faser (2012-2016 og 2016-2020) i stedet for de fem, der for øjeblikket er planlagt. Herved banes der vej for en effektiv forvaltning af typegodkendelsesprocedurerne, logistikken og eventuelle lagre.

5.11 Et andet forhold, der skal afklares, er behandlingen af regummierte dæk. Definitionen af denne type dæk (FN/ECE-regulativ nr. 109) knytter sig til produktionsstedet og ikke selve dækket. I en fabrik, der regummiere forskellige typer af dæk, er der indlysende vanskeligheder forbundet med at definere »typen« af dæk i overensstemmelse med de nye krav til f.eks. støj. I lyset af de meget store vanskeligheder, der vil være forbundet med at anvende direktivet inden for denne sektor og de uhyre store omkostninger for virksomhederne, især SMV'er, mener EØSU, at sektoren bør undtages fra forordningen, dog skal alle de fastsatte sikkerhedskrav overholdes.

5.12 Endelig opfordrer EØSU Kommissionen til at overveje at anvende fabriktionsdatoen som skæringsdato for kravene til dæk, da denne dato er let at verificere for videreforhandlere, forbrugere og nationale myndigheder på grund af den eksisterende forpligtelse til at anføre datoen på alle dæk, der bringes i omsætning på markedet i EU. Denne dato og ikke datoen for indførelsen på markedet eller salg bør gælde som bevis for, at dækkene er i overensstemmelse med de nye krav.

Mario SEPI

Formand

for det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽¹⁴⁾ FN/ECE-regulativ nr. 117: Tyres with regard to rolling sound emissions.