



Förslag till utvidgning av Europaparlamentets och rådets direktiv om typgodkännande av motorfordon m.m. (Omarbetad version)

Näringsdepartementet

2005-03-02

Dokumentbeteckning

KOM(2003) 418 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Omarbetad version)

KOM(2004) 738 final

Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt om system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon (Omarbetad version)

Sammanfattning

Rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon har sedan 1970 varit Europeiska gemenskapens viktigaste rättsakt för genomförandet av den inre marknaden för bilindustrin. Inom loppet av lite drygt 25 år har den inre marknaden blivit en realitet, inte bara när det gäller personbilar utan även motorcyklar och mopeder. EG-typgodkännandet har varit obligatoriskt för personbilar sedan den 1 januari 1998 och för motorcyklar och mopeder sedan den 17 juni 1999.

Hittills har lastbilar, bussar och släpfordon enbart omfattats av vissa av den inre marknads fördelar i form av obligatoriska krav t.ex. krav på avgaser från tunga fordon, främre underkörningskydd och bromsar.

Kommissionen anser att tiden nu är mogen att gå vidare och utvidga principerna för helfordonstypgodkännande till att även gälla dessa fordonskategorier. Enligt förslaget skulle det nya obligatoriska

typgodkännandesystemet antas senast den 1 januari 2006 och tillämpas på nya fordonmodeller fr.o.m. 1 januari 2007 för nya fordonmodeller. Befintliga fordonmodeller får som längst fortsätta att säljas på marknaden t.o.m 2012.

2004/05:FPM45

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Det viktigaste målet för den lagstiftning som antagits sedan 1970 har varit att förverkliga den inre marknaden, men trafiksäkerheten har alltid beaktats och lagstiftaren har försökt att med hjälp av konstruktionsstandarder som bygger på solida tekniska kunskaper garantera högsta möjliga säkerhet för alla trafikanter samtidigt som miljön skyddas.

Direktivet bygger på en fullständig harmonisering, vilket innebär att gemenskapens typgodkännanderegler blir obligatoriska och ersätter de nationella krav som har funnits parallellt fram till nu. Det kommer att bli en lång övergångsperiod för att alla tillverkare i de nya sektorerna som berörs gradvis skall kunna anpassa sig till de nya reglerna.

Liksom tidigare innehåller direktivet i linje med särdirektiven rättsliga och administrativa bestämmelser för typgodkännandet av system som t.ex. bromssystem, komponenter som t.ex. däck, och separata tekniska enheter som t.ex. sidoskydd.

Enligt de föreslagna reglerna kommer det även fortsättningsvis att vara möjligt att få typgodkännande för hela fordon genom att kombinera de separata typgodkännanden som utfärdats för fordonets olika system, komponenter och tekniska enheter, även om typgodkännandena för de olika delarna har utförts i olika medlemsstater.

Ett godkännande för hela fordon kan i stället för att grunda sig på särdirektiven basera sig på de internationella föreskrifterna med utgångspunkt i 1958 års avtal som betraktas som alternativ till gemenskapens direktiv om genomförande av rådets beslut 97/836/EG av den 27 november 1997.

En ny metod för typgodkännande - kallad etappvis godkännande - har införts som är bättre anpassad till tillverkningen av lastbilar, bussar och släpvagnar. Naturligtvis kan fordon där tillverkaren sätter ihop chassi och kaross typgodkännas genom det tidigare förfarandet, så som för närvarande görs för personbilar. I den första etappen utför den första tillverkaren typgodkännandet för ett chassi - med eller utan förarhytt - men med motor, hjul, upphängning, bromsar osv. För detta utfärdas sedan ett EG-typgodkännandeintyg. I den andra etappen monterar den andra tillverkaren, i allmänhet en karosstillverkare, karossen och överlämnar sedan det färdigställda fordonet för typgodkännande.

Personbilar som byggs i små serier har tidigare inte omfattats av det harmoniserade förfarandet för EG-typgodkännande men kommer från och med nu att ingå i systemet genom ett flexibelt förfarande. Tidigare har medlemsstaterna på eget bevåg kunnat medge undantag för dessa fordonstyper, förutsatt att de varit registrerade i det berörda landet. Detta ansågs dock strida mot principerna för den inre marknaden. Tekniska bestämmelser utarbetades därför för att kodifiera de undantag från sändirektiven som medges, och som naturligtvis fortfarande gäller. De tekniska tjänsterna och godkännandemyndigheterna kommer att kunna kontrollera att ett fordon stämmer överens med kraven med hjälp av förenklade provningar eller genom jämförelse med provningar som utförts på liknande fordon, utan att hela typgodkännandeförfarandet måste gås igenom. För att undvika att dessa flexibla principer missbrukas föreslår kommissionen att strikta begränsningar införs för hur många fordon som kan komma i fråga för dessa bestämmelser. De föreslagna siffrorna har valts i huvudsak med utgångspunkt från produktionssiffrorna för europeiska tillverkare av exklusiva bilar och sportbilar.

På begäran av de medlemsstater som ändå ville behålla ett förenklat förfarande för godkännande av ett mycket litet antal personbilar, finns det fortfarande möjlighet att enbart på nationell nivå godkänna fordon som tillverkas i små serier om 50 fordon årligen, om godkännandena begränsas till den aktuella medlemsstatens territorium.

Även för lastbilar, bussar och släpvagnar kommer det att finnas en möjlighet till typgodkännande för fordon som tillverkas i små serier, liknande det som gäller för personbilar. Det behövs emellertid mer erfarenheter av tillämpningen av de gemensamma reglerna för personbilar innan det går att fatta beslut om exakt hur stort spelrum som kan ges. De tillkommande fordonskategorierna kommer därför att behandlas senare. Under tiden kan medlemsstaterna fortsätta att tillämpa sina nationella regler på ett begränsat antal fordon enligt den kategori de tillhör.

Kommissionen stöder de medlemsstater som vill införa ett enskilt godkännande av fordon i direktivet, dvs. ett förfarande för enskilt godkännande. De praktiska formerna för detta kommer att anges i en separat bilaga efter sedvanligt samråd. Detta förfarande kommer att gälla för godkännandet av fordon enligt det etappvisa systemet.

Principen om typgodkännande är motiverad med tanke på det sätt som fordonstillverkningen är organiserad. Tillverkare som innehar ett typgodkännandeintyg måste utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje tillverkat fordon där de garanterar att fordonet stämmer överens med den typgodkända typen. Vid tillverkning i flera etapper måste varje tillverkare som ingår i denna tillverkningsprocess fylla i den del av intyget som motsvarar just hans etapp.

Sverige var tillsammans med de ursprungliga EG-länderna bland de första som anslöt sig till det första internationella avtalet för att utarbeta gemensamma regler för godkännandet av vissa komponenter för motorfordon 1958 i Genève. Principen om ömsesidigt erkännande av godkännandemärken på komponenter, godkännandeintyg som utfärdats av myndigheter och inspektioner av oberoende provningsorgan har därför på ett tidigt stadium införts i den svenska fordonslagstiftningen. EG:s typgodkännandesystem utvecklades med stöd av de FN/ECE-föreskrifter som utarbetats enligt 1958 års överenskommelse. Sverige kunde därför med få undantag ansluta sig till EG:s regelverk på fordonsområdet. Det gäller även för detta omfattande direktivförslag.

Det finns dock ett viktigt undantag i form av de svenska nationella reglerna om hytternas hållfasthet på tunga fordon. Reglerna infördes i början av 1960-talet och ställer bl.a. krav på att hytten inte ska tryckas ihop om lastbilen välter. Avsikten är att skydda förarens liv och hälsa.

För de aspekter som inte regleras i EG-lagstiftningen gäller nationell lagstiftning. Detta gäller bl.a. lastbilshyttens utformning. Vissa medlemsländer tillämpar FN:s ekonomiska kommissions för Europa (ECE) föreskrift 29 om lastbilshytter andra tillämpar nationella regler. ECE-föreskriften och de nationella hyttkraven innebär dock ett sämre skydd jämfört med de svenska kraven. Genom utvidgningen av typgodkännandesystemet till att även omfatta lastbilar och möjligheten att i avsaknad av gemensamma särdirektiv i stället tillämpa gällande ECE-föreskrift eller nationella krav kommer lastbilar med sämre hyttkrav än hittills att medges tillträde till den svenska marknaden.

Sverige verkar därför aktivt för att de gemensamma reglerna om lastbilshytter skall ligga i linje med de gällande svenska kraven. En revidering av ECE föreskrift 29 diskuteras för närvarande inom den ansvariga ECE-arbetsgruppen.

1.3 Budgetära konsekvenser

Genomförandet av de principer som anges i detta direktiv innebär för tillverkarna en avsevärd förenkling av arbetet med typgodkännande. Det blir bara en medlemsstat som behöver utfärda ett typgodkännande för den aktuella fordonstypen.

Kommissionen anser att det nya direktivet kommer att göra redan gällande administrativa bestämmelser och rättsregler tydligare för alla parter - tillverkare, medlemsstater, kandidatländer, godkännandemyndigheter, tekniska tjänster - så att gemenskapens typgodkännande kan fungera bättre för de olika kategorierna av fordon och komponenter.

Genom att räckvidden utvidgas till att även gälla lastbilar, bussar och släpvagnar kommer direktivet att på ett påtagligt sätt bidra till

förverkligandet av den inre marknaden inom en sektor där Västeuropa, Nordamerika och Japan producerar 40 miljoner fordon om året - varav över 40 % tillverkas i Västeuropa - och som inte visar några tecken på avmattning. För Sverige som har två världsledande tillverkare av tunga fordon har detta särskilt stor betydelse.

Om de nationella godkännandeförfarandena ersätts med ett gemenskapssystem som bygger på harmoniserade tekniska krav kommer detta även att snabba på och förenkla alla administrativa formaliteter som föregår fordonsregistreringen.

Harmonisering av de krav som gäller för fordon som tillverkas i små serier, inledningsvis för personbilar, kommer att leda till att mindre tillverkare får tillträde till den inre marknaden samtidigt som en säkerhetsnivå uppnås som är lika hög, eller till och med högre, än tidigare.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stöder förslagets syfte och målsättning. En harmonisering av fordonsreglerna med stöd av ECE-föreskrifter bidrar till en önskvärd utveckling mot globala regler på fordonsområdet. Detta är särskilt angeläget inom trafiksäkerhets- och miljöområdet. Därför är vi också angelägna om att de gemensamma kraven på hytter för tunga fordon snarast höjs i ECE föreskrift 29 så att de motsvarar säkerhetsnivån i den svenska nationella lagstiftningen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Majoriteten av medlemsstaternas sakkunniga stöder förslaget. Vissa har uttryckt reservationer med hänsyn till hur direktivet skulle tillämpas för de tillkommande fordonskategorierna, dvs. om det skulle tillämpas på frivillig eller obligatorisk basis. Vissa menade att man bara kunde förvänta sig en ytterst liten förbättring av trafiksäkerheten och miljön vid en obligatorisk tillämpning, samtidigt som det skulle innebära ökade kostnader för tillverkarna. Andra stödde en obligatorisk tillämpning av direktivet men rekommenderade att det bör gå tillräckligt lång tid mellan en frivillig och en obligatorisk tillämpning. Det bör dock påpekas att direktiv 70/156/EEG har varit obligatoriskt för alla personbilar sedan 1998.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet föreslog i sin första behandling av förslaget 34 ändringsförslag. Av dessa förslag godtogs 1 helt och hållet, 9 godtogs delvis och 24 förkastades. Merparten av de ändringsförslag som godtagits avsåg att förtydliga reglerna om specialfordon och fordon i mindre serier. De

förkastade förslagen innehöll till största delen regler som, enligt kommissionens uppfattning, redan återfinns i befintlig gemenskapslagstiftning.

2004/05:FPM45

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Bilindustrin har deltagit i överläggningarna från allra första början och har kommit med många viktiga synpunkter när principerna för det etappvisa typgodkännandeförfarandet utarbetats. Industrin har generellt gett sitt stöd till kommissionens förslag, förutsatt att en tillräckligt lång tidsfrist byggs in så att alla tillverkare, även karosstillverkarna, får tid på sig för att kunna följa kraven för typgodkännande.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att behandlas i rådsarbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon) under våren 2005.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Direktivet grundar sig på artikel 95 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och på principen om en fullständig harmonisering. Syftet är att ersätta nationella bestämmelser och förfaranden som kan utgöra hinder för den fria rörligheten för varor med en uppsättning regler och ett godkännandeförfarande som gäller för hela EU.

3.3 Fackuttryck/termer

-