

Trafikudvalget  
(Alm. del - bilag 1010)  
motorkøretøjer  
(Offentligt)

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 27. april 2004  
J.nr. : 416-323

Folketingets Trafikudvalg har tidligere stillet mig spørgsmålene 215 af 9. januar 2004 og 233 af 21. januar 2004 vedrørende vilkårene for import af biler, der oprindeligt er fremstillet med henblik på det nordamerikanske marked.

I svarene oplyste jeg, at jeg havde bedt Færdselsstyrelsen om at udarbejde et oplæg om det principielle spørgsmål om at indføre lempeligere regler for USA-biler.

Færdselsstyrelsen har nu revurderet de danske regler. Resultatet er et forslag om en række lempelser, der gør det nemmere at importere USA-biler, idet amerikanske standarder vil kunne accepteres eller anses for at opfylde formålet.

./.

Jeg vedlægger et notat, som sammenfatter Færdselsstyrelsens forslag.

I en række tilfælde accepteres USA-standarder allerede, f. eks. indretning af sikkerhedsseler.

På en række punkter navnlig vedrørende bremseegenskaber og kollisionsegenskaber vurderes USA-standarder at være på højde med europæiske.

Endelig er der nogle krav om målinger og ændring af komponenter, som fortsat vil være nødvendige. Som eksempel vil jeg nævne farven på blinklys og positionslys, som skal være i overensstemmelse med EU-reglerne.

Jeg henviser i øvrigt til gennemgangen af de enkelte forhold i notatet.

Det er min opfattelse, at Færdselsstyrelsen med det nye sæt regler fjerner nogle restriktioner for import af amerikanske biler, som nogle importører og deres kunder har følt generende.

Jeg har bedt Færdselsstyrelsen om at iværksætte alle de lempelser, der er angivet i notatet. Lempelserne vil i praksis kunne benyttes ved syn hos Statens Bilinspektion om en uge.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

## Notat



Trafikministeriet

Til Folketingets Trafikudvalg

Dato : 23. april 2004

### **Import af USA-biler – sammenfatning af Færdselsstyrelsens revurdering af danske regler for import.**

Færdselsstyrelsen har gennemgået forholdene vedrørende import til Danmark af biler, der er fremstillet i USA og Canada med henblik på salg på det nordamerikanske marked.

Resultatet af gennemgangen foreligger nu i form af en revurdering af de danske regler. På grundlag af denne revurdering vil Færdselsstyrelsen iværksætte visse lempelser i kravene til importerede biler.

Lempelserne begrundes med, at Færdselsstyrelsen vurderer, at det vil være rimeligt at acceptere flere USA-regler som ligeværdige med de europæiske (EU-regler) således, at det stort set kun bliver de europæiske krav til luftforurening og støj, der skal opfyldes.

Der er en fornyet interesse for store USA-biler, der ikke fra fabrikantens side er beregnet til det europæiske marked, og som derfor ikke er godkendt efter europæiske regler. Færdselsstyrelsen har derfor fået fornyede henvendelser om import af biler fremstillet til det nordamerikanske marked.

### **De centrale spørgsmål ved godkendelse af USA-biler**

Der er navnlig to forhold, der gør sig gældende i forbindelse med godkendelse af de pågældende store USA-biler.

For det *første* afprøves amerikanske biler bestemt for det amerikanske marked efter nogle USA-standarder. Disse standarder er ikke umiddelbart sammenlignelige med EU-standarder, hvilket vanskeliggør vurderingen af bilernes tekniske egenskaber. Amerikanske bilfabrikanter fremstiller også biler bestemt for det euro-

pæiske marked. Disse bilers tekniske egenskaber dokumenteres efter EU-standarder, således at de kan typegodkendes i EU.

For det *andet* er der i mange tilfælde tale om biler med en tilladt totalvægt over 3,5 tons, altså biler som i EU betragtes som lastbiler.

Når der er tale om benzindrevne biler, kompliceres sagen yderligere af, at der ikke i EU er regler om emissionsgrænser for benzindrevne biler over 3,5 tons.

I den vestlige verden findes to regelsæt for biler: Europæiske (EU) og amerikanske (USA). Reglerne er udformet uafhængigt af hinanden og omfatter hver flere tusinde sider. Det kan ikke entydigt siges, at det ene regelsæt er bedre end det andet, fordi der anvendes forskellige målemetoder.

USA-biler sælges kun i ganske begrænset omfang i EU. Fabrikkerne udvælger nogle få modeller, som opfylder EU-standarderne og derfor bliver godkendt i EU. For de modeller, der alene er bestemt til USA-markedet, ved bilfabrikanten ikke selv, om de opfylder EU-bestemmelserne, fordi disse biler ikke underkastes de afprøvninger, som svarer til de europæiske målemetoder.

Der er imidlertid i Danmark en vis efterspørgsel efter de modeller, som er bestemt til det nordamerikanske marked. Kunderne til disse biler henter dem selv i USA, eller de importeres af specialfirmaer, der opkøber bilerne hos forhandlere i USA. Det drejer sig næsten udelukkende om såkaldte SUV-biler ("Sport Utility Vehicle", som er stationcaragtige, høje, 4-hjulstrukne biler) og "pickup-trucks" (store, høje, oftest 4-hjulstrukne biler med åbent lad). De biler, som har påkaldt sig særlig interesse, er biler med en egenvægt på 2.700-2.900 kg, hvor de normalt på det europæiske marked tilgængelige (europæiske og amerikanske) SUV og pickup-trucks typisk har en egenvægt på ca. 2.000 kg. Der er dog enkelte modeller på markedet, der har en egenvægt på op til 2.400 kg.

### **Forslag til ændring af vurderingsgrundlag**

Færdselsstyrelsen accepterer i forvejen adskillige USA-standarder for biler, idet disse efter undersøgelse har vist sig tilstrækkelige. Andre standarder er imidlertid så komplicerede, at det er vanskeligt at afgøre, om de er på samme sikkerhedsniveau som EU-bestemmelserne.

De standarder, som accepteres på nuværende tidspunkt, gælder for:

- sikkerhedsseler og sikkerhedsselers forankringer,
- lamineret forrude,
- sæder, nakkestøtter samt sæders fastgørelse,
- tyverisikring (ratlås)
- Blokeringsfri bremses (ABS)

Færdselsstyrelsen har revurderet de udestående punkter ud fra et nyt kriterium om, at det må være tilstrækkeligt for de enkelte punkter, hvis man kan forvente, at en accept af USA-regler ikke i praksis vil medføre lavere sikkerhed. Det er altså et mildere kriterium end at kræve, at USA-reglerne skal være mindst ligeværdige med EU-bestemmelserne.

Sammenfattende vil Færdselsstyrelsen acceptere USA-regler som ligeværdige med EU-regler på følgende punkter:

- Bremses
- Frontalkollision og side kollision
- Nærlygter
- OBD (advarselssystem om bilens egenforurening)

Resultatet vil blive, at der kun skal foretages målinger eller få ændringer på USA-biler på følgende punkter:

- Måling af luftforurening
- Måling af støj
- Ændring af farver på positionslys på nogle modeller og ændring af blinklys på nogle modeller
- Fravalg af modeller med de mest mørke ruder bagtil (personbiler)
- Kontrol af asbestfri belægninger.

Med hensyn til luftforureningsudslip er USA-standarder ikke så strenge som EU-bestemmelserne. USA-biler kan ændres i deres motorstyring til at opfylde EU-bestemmelserne, hvilket må kræves. I kraft af deres størrelse vil USA-biler have en CO<sub>2</sub> – forurening, som svarer til en lastbil i tilsvarende størrelse.

Der er ingen nationale standarder for bilstøj i USA. Der findes alene eventuelle bestemmelser i de enkelte delstater. Kravene kendes derfor ikke, og bilerne skal derfor støjmåles forinden godkendelse i Danmark.

Efter EU-reglerne skal fremadvendte lygter (bortset fra blinklys) være hvide. Gule (orange) fremadvendte positionslys kan altså ikke tillades. Blinklys skal være tilsvarende gule (orange), mens der i USA tillades røde bagblinklygter og hvide forblinklygter. Desuden er der krav om sideblinklygter af hensyn til cyklister. EU-reglerne tillader dog, at baglygter, der er sammenbygget med sidemarkeringslygter kan indeholde rødt lys til siden. På det grundlag kan amerikanske røde sidemarkeringslygter, der sidder bagtil på siden, ikke langt fra baglygterne, tillades.

For varebiler er der ikke krav til lysgennemgang af de bageste ruder. For personbiler er der krav om 40% lysgennemgang (for nyligt lempet fra 70%) i de bageste sideruder og bagrude, bl.a. fordi tilstrækkeligt udsyn gennem højre bageste siderude er vigtig ved højresving af hensyn til cyklister. Der e kan være enkelte

USA-biler med for sorte ruder bagtil i en lille brøkdel af USA-personbiler, der kommer til Danmark (langt den største del af USA-bilerne, der ønskes importeret, er store varebiler).

Bremse- og koblingsbelægninger skal være asbestfri. Færdselsstyrelsen har belæg for at antage, at alle USA-biler nu har asbestfri belægninger, men det skal bekræftes.

### **Kommende EU-regler om fodgængervenlig front**

Fra oktober 2005 skal nye typer af personbiler (og mindre varebiler) opfylde EU-bestemmelser om fodgængervenlig front. Når disse krav indføres, bør de også gælde for de nævnte USA-biler. Den overvejende del af de USA-biler, der importeres, er imidlertid varebiler (SUV og pickup-trucks), og for disse er der ikke forudset bestemmelser i EU endnu. Importen af disse USA-varebiler vil derfor kunne fortsætte.

### **Nedsættelse af tilladt totalvægt**

Et andet problem består i en gennemgående højere tilladt totalvægt end i EU, altså bilens egenvægt plus dens lasteevne.

I bekendtgørelsen om godskørsel er der krav om, at en bils tilladte totalvægt ikke må nedsættes til 3.500 kg eller lavere (=varebil), hvis dens oprindelige teknisk tilladte totalvægt er over 3.500 kg (=lastbil). Bestemmelsen skyldes, at der kræves vognmandstilladelse til godskørsel for fremmed regning med en lastbil (over 3.500 kg), men ikke med en varebil (maks. 3.500 kg). Hvis den tilladte totalvægt nedsættes, ville der være mulighed for at omgå reglerne og anvende køretøjerne til vognmandskørsel som lastbil uden at have tilladelse. Der er derfor en administrativ regel om, at den tilladte totalvægt ikke må nedsættes fra over 3.500 kg til højst 3.500 kg, uanset om bilen ikke skal anvendes til vognmandskørsel, men kun til privat kørsel.

Der er også en kørekortgrænse ved 3.500 kg. Europæiske producenter fremstiller af den grund udgaver af deres biler, der har netop 3.500 kg i teknisk tilladt totalvægt.

I USA har man imidlertid ikke denne kørekortgrænse. Det betyder, at der findes et stort antal amerikanske pickup-trucks med teknisk tilladt totalvægt på 3.901 kg (8600 pund), 4.086 kg (9000 pund) og 4.490 kg (9900 pund). Kunderne i Europa ønsker derfor den tilladte totalvægt for disse SUV og pickup-trucks nedsat til 3.500 kg, så de kan køre på "lille" kørekort. Lasteevne reduceres dermed.

Ifølge gældende regler skal en tilladt totalvægt være mindst 20% større end egenvægten. Hermed opnås en rimelig nyttelast. De fleste af de bilmodeller, der efter det oplyste efterspørges, vil komme under 3,5 tons tilladt totalvægt, hvis nyttelasten nedsættes. Da USA-biler ikke konstrueres efter europæiske kørekortregler og dermed kan siges at have et "kørekortmæssigt handicap" i Europa, er Færdselsstyrelsen indstillet på at tillade nedsættelse af tilladt totalvægt til 3.500 kg for disse amerikanske SUV-biler og pickup-trucks. Det vurderes, at det ikke vil give konkurrenceproblemer i transportbranchen.

### **Sammenfatning**

En lempelse af reglerne som den angivne vil have en marginal virkning på sikkerhed og miljø. Denne negative virkning vedrører punkter, hvor der ikke findes tekniske krav til biler. En lempelse af reglerne vil medføre større entydighed i reglerne.

Amerikanske biler er generelt større end de europæiske. De biler, der er særlig interesse for, er store varebiler (bl.a. fordi de er billige i registreringsafgift). Varebiler i den størrelse fremstilles ikke af europæiske fabrikker.

Med hensyn til sikkerhed vil de aktuelle USA-bilers større vægt, samt høje kofangere for SUV-biler og pickup-trucks, kunne medføre større skader for de øvrige trafikanter, der måtte blive påkørt, i forhold til, hvis der var tale om en tilsvarende "europæisk" bil, som har en lavere totalvægt.

Hvad angår miljø, er det igen den større vægt, og dermed det tilhørende større energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip, som vil gøre aktuelle USA-biler mere forurenende end de tilsvarende mindre biler, der er på markedet i dag. Det skal tilføjes, at den amerikanske bilindustri ikke er med i den aftale, som EU-Kommissionen har udarbejdet med bilindustrien om, at bilernes gennemsnitlige brændstofforbrug skal reduceres med tiden efter en fast tabel. Værdierne for CO<sub>2</sub>-udslip for USA-biler er større end de i den nævnte aftale angivne.

Sammenfattende må det vurderes, at de noget større USA-biler ikke udgør nogen forøget risiko i forhold til andre biler af samme størrelse. De amerikanske biler vil formentlig i en vis beskeden udstrækning erstatte mindre firehjulstrukne køretøjer. Færdselsstyrelsen forventer dog ikke, at der vil komme særligt mange af disse store USA-biler i trafikken.

Det generelle spørgsmål om, at tunge varebiler med høje kofangere udgør en fare for færdselssikkerheden, bør tages op i EU, så der kan indføres fælles regler herfor.

De kommende regler om fodgængervenlig front, der træder i kraft den 1. oktober 2005 for nye biler og 1. januar 2013 for eksisterende biler, vil skulle overvejes ud fra, hvorledes USA-biler klarer sig i sådanne fodgængertest i de forskellige forbruger-organisationers test i mellemtiden.

Færdselsstyrelsen foretog i 2000 en undersøgelse hos myndigheder og uafhængige instanser i andre europæiske lande om vurderingen af USA-standarder i forhold til EU-standarder. Resultatet blev, at USA-standarder måtte anses for lempeligere på en række punkter.

På grundlag af undersøgelsen gennemførte Færdselsstyrelsen samme år en høring om muligheden for at tillade USA-standarder på visse specifikke punkter for importerede biler fra USA. Resultatet af høringen blev imidlertid, at styrelsen opgav planerne.