

Spm. nr. S 4292

Til trafikministeren (9/6 04) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Vil ministeren redegøre for, hvor de amerikanske regler er lempeligere end de regler, der gælder i EU, i forhold til godkendelser af biler ved forhold som frontalkollision, bremsefading, sidekollision, nærlyslygter, lysgennemgang i ruder (sorte ruder), CO₂-udslip og støjemissioner, samt redegøre for, om/hvor OBD-systemets grænseværdier er forskellige?«

Svar (1/7 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er ikke korrekt, at de amerikanske regler generelt er lempeligere end de europæiske regler. Der er derimod tale om, at der anvendes to forskellige målemetoder. Derfor kan det være svært umiddelbart at sammenligne resultaterne af målemetoderne.

Frontal- og sidekollision:

Færdselsstyrelsen vurderer, at formentlig 99% af de biler, der importeres fra USA, er varebiler. I USA er der krav til såvel frontalkollision (FMVSS 208) som til sidekollision (FMVSS 214) for varebiler (og store personbiler, fx af MPV-typen). I EU er der ingen krav til kollisionstest for varebiler. Kravene er således skrappere i USA end i Europa.

For den sidste cirka ene procent er der tale om (almindelige) personbiler. Her er det ikke muligt at foretage en direkte sammenligning, da målemetoderne er forskellige i de amerikanske standarder og i EU-reglerne. Der henvises i den forbindelse til svaret på spørgsmål S 4294.

Bremsefading:

Det er ikke muligt at foretage en direkte sammenligning, da målemetoderne er forskellige i de amerikanske standarder og i de europæiske direktiver. Det er Færdselsstyrelsens vurdering – på baggrund af oplysninger fra de engelske og italienske myndigheder samt fra JASIC (den japanske bilfabrikantsammenslutning) – at de amerikanske krav til bremsefading er ligeværdig med de europæiske.

Nærlyslygter:

De amerikanske regler om nærlyslygter adskiller sig fra de europæiske ved ikke at kræve en så

skarp overgang mellem lys og mørke. Ifølge europæisk tankegang vil USA-lygterne kunne blænde, og ifølge amerikansk tankegang vil de europæiske lygter kunne være farlige, fordi føreren ikke kan se noget over lys/mørkegrænsen, f.eks. vejskilte og træer, der viser vejens forløb.

Det vurderes, at det er meget svært at afgøre, hvilket synspunkt der i praksis har størst vægt.

Lysgennemgang i ruder:

De amerikanske og europæiske regler kræver en lysgennemgang i forrude og de forreste sideruder på henholdsvis 75% og 70%, mens der ikke er krav til lysgennemgangen i de bageste sideruder og bagruden.

CO₂-udslip:

I USA er der ingen fælles regler om CO₂-udslip, men der er et krav til gennemsnitligt brændstofforbrug for hver fabrikant. Flere delstater har indført krav om CO₂-udslip.

I Europa derimod er der ingen regler om CO₂-udslip, men alene aftaler med den europæiske og den fjernøstlige bilindustri.

Omregnet svarer EU-aftalens målsætning for år 2008 til et gennemsnit på 17,2 km/l (diesel 19,0 km/l). Denne målsætning omfatter alene personbiler. Der er således ikke aftalt nogen målsætning for varebiler. USA's regler svarer til et gennemsnit på 11,6 km/l for personbiler og 8,7 km/l for varebiler med en totalvægt på op til 3.850 kg. Forskellen i brændstofforbrug mellem EU og USA afspejler den forskel, der er i vægt for biler henholdsvis produceret i EU og USA.

Støjemission:

I USA er der ingen fælles standarder for støj. I EU er der krav om støjgrænser for alle bilkategorier. USA-biler, der importeres til Danmark, skal opfylde disse EU-krav.

OBD-systemer:

OBD (On Board Diagnostic) er et system, der løbende kontrollerer det forureningsbegrænsende udstyr på bilen.

I EU kræves OBD fra 1. januar 2001 for almindelige, benzindrevne person- og varebiler, og kravet udvides løbende således, at der fra 1. januar 2007 også kræves OBD for store varebiler.

I de amerikanske bestemmelser er fastsat regler om OBD for alle biler.

I EU-direktivet er grænseværdierne for angivelse af fejl mellem 3 til 7 gange de tilladte emissionsgrænser for den ny bil.