

NOTAT

om USA-biler

1. Resumé

Der er en fornyet stor 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 revurderet de gældende regler og vurderer, at det vil være rimeligt at acceptere flere USA-regler som ligeværdige således, at det stort set kun bliver de europæiske krav til luftforurening og støj, der skal opfyldes.

En sådan ændring vil imidlertid medføre en marginalt øget risiko i trafikken (for andre trafikanter) og et marginalt øget CO₂-udslip. Dette skyldes, at de aktuelle biltyper er større og tungere end de biler, som de erstatter, bl.a. nogle af de USA-biler, der allerede er på markedet.

De to biler på billedet (Chevrolet Silverado og Hummer H2) har således egenvægt på 2.770 kg og 2.900 kg, hvorimod en Chevrolet Trailblazer, Jeep Grand Cherokee, Mercedes-Benz ML og BMW X5 alle har en egenvægt på ca. 2.000 kg. De største på markedet i dag er Chevrolet Tahoe med en egenvægt på 2.300 kg, Range Rover med 2.400 kg, samt Porsche Cayenne og VW Touareg, begge med 2.100-2.400 kg afhængig af version.

2. Problemstilling

I den vestlige verden findes to regelsæt for biler: Europæiske (EU) og amerikanske (USA). Reglerne er uafhængige og hver på flere tusinde sider, og det kan ikke entydigt

siges, at det ene regelsæt er bedre end det andet, fordi der anvendes forskellige målemetoder.

USA-biler produceres i stort tal til det amerikanske marked, mens USA-biler kun i ganske begrænset omfang sælges i EU. De fleste USA-biler er derfor ikke fra bilfabrikantens side beregnet til det europæiske marked. USA-fabrikanterne udvælger nogle få modeller, som de sælger på det europæiske marked, og her sørger de naturligvis for, at bilerne opfylder EU-bestemmelserne og bliver EU-godkendte. For de biler, der alene er bestemt til USA-markedet, ved selv bilfabrikanten ikke, om den opfylder EU-bestemmelserne, fordi disse biler ikke underkastes de afprøvninger, som svarer til de europæiske målemetoder.

Også i Danmark er der imidlertid nogle USA-bil-entusiaster, som foretrækker de modeller, som USA-fabrikanten har bestemt til det nordamerikanske marked. Kunderne til disse biler henter dem selv i USA, eller de hentes hertil via specialfirmaer, der opkøber bilerne hos forhandlere i USA og fragter dem over Atlanten. Det drejer sig næsten udelukkende om SUV-biler ("Sport Utility Vehicle", som er stationcar-agtige, høje, 4-hjulstrukne biler) og "pickup-trucks" (store, høje, oftest 4-hjulstrukne biler med åbent lad).

3. Tidligere overvejelser

Færdselsstyrelsen accepterer i forvejen adskillige USA-standarder for biler, idet vi har undersøgt disse og fundet dem gode nok. 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 i forvejen, er vedrørende

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

I år 2000 foretog Færdselsstyrelsen en undersøgelse vedrørende USA-reglerne ved at spørge myndighederne i de europæiske lande, amerikanske myndigheder, bilfabrikanternes sammenslutninger, prøvningslaboratorier mv. med henblik på at få et bedre overblik og trække på andre myndigheders erfaringer. Resultatet viste, at det ikke entydigt kan siges, at det ene regelsæt er bedre end det andet. Undersøgelser foretaget af bl.a. den engelske automobilforsknings-institution, MIRA, viser dog, at USA-standarderne generelt er lempeligere end EU-bestemmelserne. Hvad angår luftforureningskravene, er disse også ifølge Miljøstyrelsen lempeligere i USA, ligesom der ikke er nogle faste støjkrav (lokalkrav fra stat til stat i USA).

Færdselsstyrelsen udfærdigede samme år (år 2000) et oplæg, der gik på at lempe bestemmelserne (tillade USA-standarder) for bremsefading, bremsekraftfordeling, frontal- og sidekollision, samt eventuelt USA-nærlys og mørke ruder.

Oplægget blev sendt i høring. På grundlag af negative svar fra FDM (Forenede Danske Motorejere) og DBI (De Danske Bilimportører) blev sagen imidlertid henlagt.

FDM udtrykte, at det ikke var tilstrækkeligt, at accepten af amerikanske standarder vedrørende bremsefading og frontal- og sidekollision alene hvilede på en formodning om, at de var gode nok. Det var FDM's opfattelse, at de amerikanske køretøjer, som var blevet underkastet den europæiske afprøvningsmetode, generelt havde klaret sig ringe.

DBI skrev blandt andet følgende: "Det er vores principielle holdning, at alle nye biler, der indregistreres i Danmark skal opfylde de europæiske normer, som beskrevet i gældende EF-direktiver."

Videre skriver DBI: "Vi finder det specielt uheldigt, hvis der åbnes adgang til at fravige normerne for nye bilers trafikikkerhed på det europæiske marked. Vi ser gerne, at der ikke gås på kompromis, når det gælder trafikikkerhedsspørgsmål, jf. den hidtidige praksis.

Derefter skriver DBI, at det måske kunne overvejes, om der skal åbnes mulighed for, at privatpersoner køber og importerer enkelte sådanne køretøjer til eget brug.

Sluttelig oplyser DBI følgende: "Vi skal endvidere gøre opmærksom på, at en del køretøjer fremstår med forskellige specifikationer på det europæiske og det amerikanske marked. En af forskellene er dimensioneringen af bremseser. Det er vor umiddelbare opfattelse, at producenterne ikke vil foretage en sådan differentiering, hvis der ikke er reel forskel på kravene til bremseser."

4. Fornyede henvendelser

Formentlig på grund den seneste tids meget lave Dollar-kurs, har der i den senere tid været stigende interesse for at importere USA-biler. Færdselsstyrelsen har derfor fået fornyede henvendelser om import af biler fremstillet til det nordamerikanske marked. Færdselsstyrelsen modtager også klager over, at Færdselsstyrelsen/Statens Bilinspektion i det hele taget kræver noget af bilerne, når "alle ved, at USA-biler er verdens sikreste" (hvilket som nævnt under pkt. 2 ikke bakkes op af de tekniske krav til bilerne i USA).

5. Revurdering

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.

Som eksempel kan nævnes frontalkollision. USA-standarderne er lempeligere end EU-bestemmelserne, men USA-biler er alene i kraft af deres størrelse og vægt formentlig (mindst) lige så sikre som EU-biler for de personer, der sidder i bilerne.

De aktuelle punkter er:

Bremsefading

OK. De to regelsæts afprøvningsmetoder er ikke sammenlignelige, men vi har ingen formodning om, at USA-biler generelt har dårligere bremsefading-egenskaber.

UUBremsekraftfordeling

OK. USA benytter et andet afprøvningsprincip, men princippet bedømmes at være brugbart. I øvrigt har de fleste biler ABS-bremser, og så har punktet ingen betydning.

Frontalkollision

OK. USA-testen er lempeligere, men i praksis giver USA-biler, alene i kraft af deres størrelse og vægt, formentlig samme sikkerhed som mindre europæiske biler.

Sidekollision

OK. USA-testen ligner den europæiske, men med knapt så mange målinger på test-dukkerne. I praksis giver USA-biler formentlig, alene i kraft af deres størrelse (højde!) og vægt, formentlig samme sikkerhed som mindre europæiske biler.

Nærlyslygter

OK. USA-kravene er lempeligere vedrørende blanding af modkørende. I praksis er forskellen sandsynligvis minimal. Rengøring af lygter og præcision i de pærer, der bruges, har formentlig større betydning, ligesom vi i EU også tillader gasudladningslygter, der er væsentlig kraftigere, og som i nogle situationer også kan komme til at blænde modkørende.

Lysgennemgang i ruder

Ikke OK. For forrude og forreste sideruder kræver EU-bestemmelserne en lysgennemgang på henholdsvis 75% og 70%. De danske krav er 70%. Det er vigtigt for færdsels-sikkerheden, at der er denne lysgennemgang i forrude og forreste sideruder. Normalt har USA-biler ikke problemer med disse krav.

For varebiler har vi ikke krav til lysgennemgang af de bageste ruder. For personbiler har vi krav om 40% lysgennemgang (for nyligt lempet fra 70%) i de bageste sideruder og bagrude.

Ifølge EU-bestemmelserne om lysgennemgang gælder disse kun for ”ruder, der giver direkte udsyn, men ikke f.eks. soltag bestående af glas.” De fleste EU-lande har imidlertid tolket dette som, at ikke blot soltag og lignende, men også bageste sideruder og bagruden ikke skal have en specifik lysgennemgang. Færdselsstyrelsen finder imidlertid, at det er vigtigt for færdselssikkerheden, at der er min. 40% lysgennemgang i disse ruder for personbiler, dels for at den EU-obligatoriske 3. højt monterede stoplygte skal tjene et formål (som den ikke gør, hvis man ikke kan kigge gennem størstedelen af bilerne), og dels fordi tilstrækkeligt udsyn gennem højre bageste siderude er vigtig ved højresving af hensyn til cyklister.

Færdselsstyrelsen kender ikke til USA-biler, der har problemer med kravene til forrude og forreste sideruder, men der kan være enkelte med for sorte ruder bagtil i den lille

brøkdelen af USA-personbiler, der kommer til Danmark (langt den største del af USA-bilerne, der ønskes importeret, er store varebiler).

Farver for blinklys

Ikke OK. Det er et fast princip i Europa, at blinklys skal være gule (orange). Dette har derfor en vigtig signalmæssig og dermed sikkerhedsmæssig betydning. I USA tillades røde bagblinklys og hvide forblinklys. Vi skal også have sideblinklys af hensyn til cyklister. Montering af sideblinklys og udskiftning, hvis bilen ikke er født med gule blinklys, er ikke vanskelig, og accepteres også af parallel-importørerne.

Farve af positionslys

Ikke OK. Det er et fast princip i Europa, at fremadvendende lygter (bortset fra blinklys) skal være hvide. Dette har en signalmæssig og dermed sikkerhedsmæssig betydning. Gule (orange) fremadvendende positionslys kan derfor ikke godkendes.

Farve af sidemarkeringslys placeret bagtil

OK. Det er en hovedregel i Europa, at lygter, der vender til siden, skal være gule. Dette har en signalmæssig og dermed sikkerhedsmæssig betydning. EU-reglerne tillader dog, at baglygter, der er sammenbygget med sidemarkeringslys (altså går rundt om baghjørnet) kan indeholde rødt lys til siden. Vi vil derfor også tillade de amerikanske røde sidemarkeringslys, der sidder bagtil på siden, ikke langt fra baglygterne.

Luftforurening, udslip

Ikke OK. USA-standarderne er ikke så skrappe som EU-bestemmelserne. Vi har set, at USA-biler kan ændres i deres motorstyring til at opfylde EU-bestemmelserne. Denne ændring skønnes nødvendig af hensyn til, at bilerne ikke giver unødigt forurening. Det skal tilføjes, at alene i kraft af deres størrelse er CO₂-forureningen cirka dobbelt så stor, som på europæiske biler, og denne forurening kan ikke nedsættes. Der er ikke specifikke krav til CO₂-forureningen for USA-biler, fordi den aftale, som EU-kommissionen har lavet med bilbranchen, ikke omfatter USA-biler.

Luftforurening, OBD

OK. Der er også i USA krav om OBD (on-board-diagnosis), et system til overvågning af, om bilens forureningsbegrænsende udstyr fortsat fungerer. Det må antages, at de amerikanske systemer er tilstrækkelige, og i praksis vil opdage fejl, uanset grænseværdierne ikke er de samme som for europæisk OBD.

Støj

Ikke OK. Der er ingen USA-standarder for støj, hvorfor der kun findes eventuelle bestemmelser i de enkelte USA-stater. Kravene kendes derfor ikke, og bilerne skal derfor støjmåles forinden godkendelse i Danmark.

Asbestfri bremses

Ikke OK. Bremse- og koblingsbelægninger skal være asbestfri. Udtalelser fra forskellig side tyder imidlertid på, at alle USA-biler nu har asbestfri belægninger. Det er derfor kun et spørgsmål om at få dette bekræftet.

Kommende regler om fodgængervenlig front

Nye regler. Fra oktober 2005 skal nye typer af **personbiler** (og mindre varebiler) opfylde nogle EU-bestemmelser om fodgængervenlig front. Når disse krav indføres (og der har været et stærkt pres herpå fra forbrugerorganisationer m.v.), bør vi også kræve disse krav opfyldt for de nævnte USA-biler. Langt, langt størstedelen 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.

6. Tilladt totalvægt

Tilladt totalvægt er summen af en bils egenvægt og dens lasteevne.

I bekendtgørelsen om godskørsel er der krav om, at en bils tilladte totalvægt ikke må nedsættes til 3.500 kg (= varebil), hvis dens oprindelige teknisk tilladte totalvægt er over 3.500 kg (= lastbil). Bestemmelsen har baggrund i, 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 man kunne nedsætte den tilladte totalvægt, kunne man i realiteten køre vognmandskørsel med en lastbil uden at have tilladelse.

For at kunne administrere dette, har vi p.t. en administrativ regel om, at man ikke må nedsætte den tilladte totalvægt fra over 3.500 kg til højst 3.500 kg, uanset om bilen ikke skal køre vognmandskørsel, men kun til privat kørsel.

Der er også en kørekortgrænse ved 3.500 kg, og dette gør ønsket om biler med netop den totalvægt særdeles udpræget. Europæiske producenter tager hensyn til dette og producerer 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 (9.900 Pund).

Kunderne i Europa vil kun have disse SUV og pickup-trucks, hvis de kan få nedsat den tilladte totalvægt til 3.500 kg og dermed køre på "lille" kørekort. Lasteevnen reduceres dermed. De aktuelle Hummer har en egenvægt på ca. 2.900 kg, og med totalvægt på 3.900 kg, er der 1.000 kg lasteevne, hvilket med fuld tank og 2 personer giver en reel nyttelast på ca. 750 kg. Hvis tilladt totalvægt nedsættes til 3.500 kg, bliver den reelle nyttelast på ca. 350 kg.

Ifølge gældende regler skal tilladt totalvægt være mindst 20% større end egenvægten. Hermed opnås en rimelig nyttelast. I det ovenfor anførte eksempel er dette krav opfyldt.

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.

7. Marginal negativ virkning på sikkerhed og miljø

En lempelse af reglerne, som anført i pkt. 5 og 6, vil have en marginal negativ virkning på sikkerhed og miljø. Denne negative virkning vedrører punkter, hvor der ikke findes tekniske krav til biler.

Amerikanske biler er generelt større end de europæiske. For så vidt angår de biler, som nogle danskerne finder særlig interesse for, store varebiler (bl.a. fordi de er billige i registreringsafgift), bygges sådanne ikke i de aktuelle størrelser af europæiske fabrikker.

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-truck 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

Hvad angår sikkerhed, skyldes den negative virkning de aktuelle USA-bilers større vægt, samt høje kofangere for SUV-biler og pickup-trucks. Det vil medføre større skader for de øvrige trafikanter, der måtte blive påkørt.

Hvad angår miljø, er det igen den større vægt, og dermed det tilhørende større energiforbrug og CO₂-udslip, der gør de aktuelle USA-biler dårligere end de biler, der er på markedet i dag. Det skal tilføjes, at den amerikanske bilindustri ikke er med i den aftale, som EU-kommissionen har lavet med bilindustrien om, at bilernes gennemsnitlige brændstofforbrug skal reduceres med tiden efter en fast tabel. Værdierne for CO₂-udslip for USA-biler er langt større end de i den nævnte aftale angivne.

En lempelse af reglerne vil medføre større entydighed i reglerne: Hvis vi mener, at tunge varebiler med høje kofangere har betydende negativ virkning på færdselssikkerheden, bør vi – via EU – indføre regler om dette.

Tilsvarende med CO₂: Hvis vi vil gøre noget på dette område, må vi få EU til at gøre mere end løse aftaler med bilindustrien (hvor USA-bilindustrien som tidligere nævnt ikke engang er med i aftalen). Eller også må vi nationalt via brændstofafgifter og afgifter på forbrug sørge for, at der bliver større interesse for energirigtige biler, og at energislugende biler i større omfang betaler en "straf-afgift" herfor.

Færdselsstyrelsen forventer ikke, at der vil komme særligt mange af disse store USA-biler i trafikken, og de vil i et vist omfang erstatte nogle af de USA-biler, der allerede er på markedet. Liberaliseringen vil derfor kun medføre en marginalt øget risiko i trafikken og marginalt øget CO₂-emission.

8. Konklusion

Færdselsstyrelsen vurderer, at det vil rimeligt at acceptere flere USA-regler som ligeværdige med EU-regler på følgende punkter:

- Bremses
- Frontalkollision
- Sidekollision
- Nærlygter

- OBD

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
- Ændring af blinklys på nogle modeller
- Fravalg af modeller med de mest mørke ruder bagtil (personbiler)
- Kontrol af asbestfri belægninger

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

De aktuelle store USA-biler vil imidlertid, fordi de er større end de biler, de erstatter (bl.a. nogle af de USA-biler, der allerede er på markedet), medføre en marginalt øget risiko i trafikken (for andre trafikanter) og et marginalt øget CO₂-udslip. Færdselsstyrelsen forventer dog ikke, at der vil komme særligt mange af disse store USA-biler i trafikken.