



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.03.2000
KOM(2000) 137 endelig

2000/0060 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejretøjer i brug i Fællesskabet

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. GENERELT

1. Indledning

Ved Rådets (Transport) møde den 28. september 1995 drøftedes Kommissionens forslag til Rådets direktiv om fastsættelse af største tilladte vægt og dimensioner for vej køretøjer på over 3,5 ton i brug i Fællesskabet.

I forslaget¹ fastlagdes blandt andet en største længde på 12 m for alle stive motorkøretøjer.

Flere medlemsstater ønskede dog at tillade stive busser på indtil 15 m længde. Der var derfor intet flertal for at fastlægge en grænse på 12 m eller 15 m for busser i Fællesskabet.

Rådet har siden vedtaget dele af forslaget som Rådets direktiv 96/53/EF². Direktivet indeholder ingen begrænsninger af bussers dimensioner, men garanterer fri bevægelighed i hele EU for stive busser på op til 12 m længde og ledbusser op til 18 m længde, når disse udfører international transport.

Da dette betød, at en lang række begrænsninger stadig ville være tilladt for national transport, mente man, at der var brug for yderligere overvejelser med hensyn til, hvilke virkninger en harmonisering i hele Fællesskabet af en tilladt længde på mere end 12 m for busser og turistbusser ville få. På Rådets opfordring udarbejdede Kommissionen derfor en beretning om anvendelsen af busser og turistbusser på indtil 15 m længde³. Denne beretning gennemgik alle aspekter vedrørende anvendelsen af stive busser og turistbusser på mere end 12 m længde. Den tydeliggjorde også forskellige lovgivningsmæssige muligheder.

På grundlag af beretningen opfordrede Rådet (Transport) ved sit møde den 29. marts 1999 Kommissionen til at forelægge et forslag om ændring af direktiv 96/53/EF med sigte på at harmonisere de største tilladte dimensioner, herunder visse dertil hørende parametre for stive busser og turistbusser i national og international transport.

2. De vigtigste punkter

2.1 Definitioner

I hele lovteksten anvendes udtrykket "bus" i overensstemmelse med definitionen i artikel 2 i direktiv 96/53/EF. Da en turistbus kan anses for at være en bus, hvor stående passagerer ikke er tilladt, er der intet behov for at skelne mellem busser og turistbusser for så vidt angår direktivet.

¹ EFT C 38 af 8.2.1994, s. 3.

² EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

³ KOM(97) 499 endelig udg. af 27.5.1998.

2.2 Situationen i dag

De gældende største tilladte længder i Fællesskabet for alle køretøjer og køretøjskombinationer til varetransport er fastlagt i direktiv 96/53/EF. For busser fastsætter direktivet dog kun største tilladte længder, som garanterer fri bevægelighed for international transport. Direktiv 96/53/EF garanterer dermed kun, at der er fri bevægelighed for stive busser op til 12 m længde og ledbusser op til 18 m længde, hvis de er i gang med international transport.

Som følge heraf findes der vidt forskellige nationale love, som er fremkommet på forskellig vis og uafhængigt af hinanden, og som finder anvendelse på lokal bustrafik. Desuden er der i øjeblikket ingen garanti for fri bevægelighed i Fællesskabet for stive busser, som er længere end 12 m, også selv om der nu findes et betydeligt antal af dem i drift i flere medlemsstater.

2.3 Sikkerhed og manøvrevevne

For så vidt angår passagerernes sikkerhed i køretøjet, er der intet, som viser, at en stiv bus på op til 15 m længde er mindre sikker end en lignende bus på 12 m længde, og den er i visse arbejdsmiljøer formodentlig mere sikker end en ledbus på 18 m længde. Generelle tekniske sikkerhedsspørgsmål vedrørende bussers sikkerhed (f.eks. bremses, lys, emissioner, karosserikonstruktion osv.) er enten allerede omfattet af gældende EF-ret eller medtaget i det nuværende forslag til EF-direktiv om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads⁴. Hele denne lovgivning falder inden for anvendelsesområdet for rammedirektiv 70/156/EØF⁵ som senest ændret ved direktiv 98/91/EF⁶.

Både i direktiv 96/53/EF og Rådets direktiv 97/27/EF⁷ om masse og dimensioner for vejkøretøjer kræves det, at ethvert køretøj skal kunne vende inden for en cirkel med ydre radius 12,50 og indre radius 5,30 m. Siden dette krav til vendediameter ikke kun gælder for stive busser, men også for ledbusser på op til 18 m længde samt kombinationer af lastvogne + påhængskøretøj på op til 18,75 m, mener Kommissionen, at det ville være urimeligt med yderligere, strengere regler, som kun gælder for stive busser på over 12 m længde. Kommissionen er klar over, at manøvremlighederne i bykerner ofte er begrænset, men bemærker, at de kompetente lokale myndigheder altid har mulighed for at begrænse den største længde for køretøjer på bestemte veje.

Der bør lægges særlig vægt på sikkerheden for fodgængere og andre "bløde" trafikanter, når der køres med busser på over 12 m længde. Kommissionen er enig i, at mange typer stive busser på 15 m længde har større udsving⁸, når de kører rundt om et hjørne, end det er tilfældet for både stive 12 m-busser og 18 m-ledbusser, som udfører samme manøvre.

⁴ EFT C 17 af 20.1.1998, s. 1.

⁵ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

⁶ EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25.

⁷ EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1.

⁸ Om dette udsving sker med forenden eller bagenden af køretøjet afhænger af, hvilken manøvre føreren udfører.

Kommissionen bemærker, at foruden de nævnte krav til vendediameter fastlægger direktiv 97/27/EF også de største tilladte udsving for busser. Alle busser, uanset deres længde, skal opfylde kravene i direktiv 97/27/EF, hvis der skal kunne udstedes typegodkendelse. På baggrund af, at dette direktiv bliver obligatorisk for alle nye busser, når typegodkendelsesproceduren for hele køretøjet træder i kraft for busser, samt på baggrund af bekymringerne over bløde trafikanters sikkerhed, foreslår Kommissionen derfor, at direktiv 96/53/EF ændres, således at der fastsættes krav for bussers udsving, som er identiske med kravene i direktiv 97/27/EF. Det sikrer, at stive busser på 15 m længde mindst skal opfylde de krav, som medlemsstaterne allerede anvender for ledbusser.

Kommissionen er også bekymret over, hvorvidt tendensen hen imod længere busser medfører busser, som ikke kan overholde direktivets krav til vægt. Selv om det står medlemsstaterne frit at fastsætte nationale vægtbegrænsninger, som er højere end direktivets, er det klart, at hvis man tillader køretøjsudformninger i nogle lande, som ikke fuldt lovligt kan operere i andre medlemsstater, så skaber det store hindringer for et velfungerende cabotagesystem. Kommissionen bemærker desuden, at de retshånd-hævende myndigheder i modsætning til vejgodstransportområdet ikke gør ret meget for at kontrollere vægten af lastede busser i international trafik på grund af de praktiske problemer med at fjerne passagerer eller deres bagage for at nedbringe vægten for en overlastet bus.

Kommissionen mener, at problemer bedst undgås ved at forbyde brugen af busser, hvis udformning eventuelt gør dem helt uacceptable for så vidt angår deres totale vægt og akseltryk. Forslaget indeholder derfor krav om, at busser, som er længere end 12 m, skal have tre eller flere aksler, hvilket sikrer, at køretøjerne ikke beskadiger eksisterende vejinfrastruktur, samt krav om, at busser med to aksler ikke må være længere end 12 m.

2.4 Skibokse

Et sted, hvor de nationale regler for bussers dimensioner afviger fra hinanden, er for skibokse. En skiboks er en aftagelig kasse, ca. 1 m dyb, som i højde og bredde svarer til bussen, og som med kroge er fastgjort på bagenden af bussen for at supplere bagagekapaciteten. Som navnet siger, blev skibokse oprindeligt anvendt til transport af ski, men de bruges nu ofte som ekstraplads til transport af bagage.

Da det er almindelig praksis at montere skibokse på busser op til 13,75 m længde, mener Kommissionen, at det er urealistisk at forbyde anvendelsen af skibokse. Hvis skibokse tillades for busser på 15 m længde, vil den faktiske største længde af køretøjet dog være betydeligt mere end 15 m.

Kommissionen er af den opfattelse, at dette spørgsmål skal løses på fællesskabsniveau. I forslaget er det derfor fastlagt, at busser kan anvende skibokse i hele Fællesskabet, forudsat at den totale samlede længde af bus og monteret skiboks ikke overstiger 15 m.

2.5 Påhængskøretøjer

Den nuværende lovgivningssituation vedrørende busser, som trækker en påhængsvogn, er uklar. I direktiv 96/53/EF er busser defineret som en undergruppe til motorkøretøjer. Endvidere defineres et vogntog som et motorkøretøj med tilkoblet påhængsvogn (og der er fastsat en største tilladt længde for vogntog). Man kan derfor hævde, at en bus + en påhængsvogn er et vogntog. Det er dog almindeligt kun at bruge udtrykket "vogntog" om kombinationer af fragtkøretøjer.

Med sigte på at skabe klarhed og gennemsækelighed i hele Fællesskabet indeholder forslaget derfor et formelt krav om en største længde på 18,75 m for kombinationer af bus + påhængsvogn. Det svarer til den tilladte største længde i hele Fællesskabet for lastvogne + påhængskøretøj.

3. Behovet for lovgivning

De forskellige regelsæt for den største tilladte længde for stive busser i medlemsstaterne påvirker både retten til at levere tjenesteydelser inden for transport i Fællesskabet og sikring af et minimumsniveau inden for EU-sikkerhedsnormer. Der er behov for harmoniseret EU-lovgivning, så der er fri bevægelighed for alle stive busser, som opfylder EU-sikkerhedsnormer, hvorved der opnås større frihed til at levere tjenesteydelser inden for transport, og til at sikre et velfungerende indre marked.

Det er desuden nødvendigt at harmonisere den største tilladte længde af køretøjer, ikke kun internationalt, men også på nationalt plan, idet en harmonisering af dimensionerne på EU-niveau fjerner presset på medlemsstaterne, der hele tiden er nødt til at øge de nationale grænseværdier, blot fordi nabostater gør det.

Kommission erkender samtidig, at skibokse og påhængsvogne bør tages med i betragtningerne, når der fastsættes største tilladte længder for stive busser.

Endelig bør det bemærkes, at Rådet har anmodet om lovgivningsinitiativer inden for dette område.

B. BEGRUNDELSE FOR EN FORANSTALTNING PÅ FÆLLESSKABS-NIVEAU

1. Nærhedsprincippet

(a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Etableringen af et grænseløst indre marked i Fællesskabet har medført et behov for harmoniserede regler for køretøjsdimensioner. Selv om der findes lovgivning på området i form af direktiv 96/53/EF, er dette ikke på nuværende tidspunkt ikke nok til fuldt ud at harmonisere den største længde for stive busser i fællesskabet.

Harmoniserede regler udjævner sikkerheds- og konkurrenceforholdene inden for bustransportsektoren og sikrer at cabotage kan finde sted uden nationale forhindringer.

- (b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Der er tale om delt kompetence (EF-traktatens artikel 71, stk. 1, litra a), c) og d)).

- (c) Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Der er betydelige forskelle i de nationale lovgivninger for den største tilladte længde af stive busser.

Sådanne forskelle underminerer i høj grad harmoniseringen af vilkårene for passagerbefordring, navnlig efter at afskaffelsen af grænsekontroller yderligere har mindsket kontrolmulighederne. Den logiske løsning er derfor at udligne forholdene ved at harmonisere reglerne i hele Fællesskabet.

Rådet har erkendt problemet, og det har medført en opfordring til at forelægge et forslag til lovgivning.

- (d) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

Den mest effektive løsning er at fastsætte den største tilladte længde for stive busser til 15 m (uden mulighed for at overskride dette med skibokse) i hele Fællesskabet, samtidig med, at det sikres, at busser på 15 m længde mindst opfylder de samme krav, som busser, for hvilke der i øjeblikket er fri bevægelighed.

- (e) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Forslaget har tre positive virkninger.

For det første forenkler det mulighederne for at gennemføre cabotage uden konkurrenceforvridning, hvilket indebærer en reduktion af omkostningerne inden for passagerbefordring. Det vil medvirke til at gøre offentlig transport mere attraktiv.

For det andet vil en forhøjelse af den største tilladte længde for busser i nogle medlemsstater medføre, at der er brug for færre busser til at transportere det samme antal passagerer. Det medfører færre køreture og har en gunstig økonomisk og miljøvirkning.

For det tredje sikrer fastsættelsen af standarder for manøvrevevne en harmonisering af sikkerhedsniveauet i forbindelse med disse køretøjer for alle bløde trafikanter i hele Fællesskabet.

- (f) Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsfor skrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

Forslaget er udformet som et direktiv i overensstemmelse med tidligere lovgivningspraksis på området.

Hverken finansiel støtte eller gensidig anerkendelse vil være passende foranstaltninger for at nå frem til harmoniserede standarder for Fællesskabet.

- (g) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Det er tilstrækkeligt at opstille detaljerede mål i et direktiv, som derefter gennemføres af medlemsstaterne.

C. FORSLAGETS ANVENDELSESOMRÅDE

Etableringen af et grænseløst indre marked i Fællesskabet har medført et behov for at udvide Fællesskabets regler om vægt og dimensioner for vej køretøjer til at omfatte al national transport.

Det er delvist sket med direktiv 96/53/EF. Der er dog et område, som direktivet ikke dækker, nemlig harmonisering af den største tilladte længde for stive busser.

Forslaget har til formål at ændre direktivet, således at det omfatter dette område.

Der er betydelige forskelle i de nationale lovgivninger for den største tilladte længde af stive busser.

Sådanne forskelle underminerer i høj grad harmoniseringen af vilkårene for passagerbefordring, navnlig efter at afskaffelsen af grænsekontroller yderligere har mindsket kontrolmulighederne. Den logiske løsning er derfor at udligne forholdene ved at harmonisere reglerne i hele Fællesskabet.

Det foreslås derfor at udvide det gældende direktivs anvendelsesområde til at omfatte den største tilladte længde for stive busser i national og international trafik og at fastsætte den største længde til 15,00 m (uden mulighed for en "+"-tolerance).

Samtidig erkendes det, at fastsættelsen af en største tilladt længde også bør tage skibokse med i betragtning, når der er tale om stive busser. Forslaget medtager derfor skibokse inden for de største tilladte dimensioner for køretøjet, således at køretøj + skiboks-kombinationer på op til 15,00 m, men ikke længere, tillades.

Det foreslås også, at busser på over 12 m længde skal have 3 eller flere aksler for at sikre, at køretøjsudformninger holder sig inden for vægtgrænserne og dermed ikke skader eksisterende veje.

For at sikre bløde trafikanter og begrænse problemerne med eksisterende vejinfrastruktur fastsættes der i forslaget krav vedrørende det størst tilladte udsving, som busser skal kunne opfylde i forbindelse med vendemanøvrer.

Endelig er der behov for en afklaring af spørgsmålet vedrørende bus + påhængsvogn. I forslaget fastsættes derfor udtrykkeligt en øvre grænse på 18,75 m for kombinationer af bus + påhængsvogn. Det svarer til den tilladte største længde i hele Fællesskabet for lastvogne + påhængskøretøj.

Forslaget har tre positive virkninger. Først og fremmest forenkler det mulighederne for at gennemføre cabotage uden konkurrenceforvridning, hvilket indebærer en reduktion af omkostningerne inden for passagerbefordring.

For det andet vil en forhøjelse af den største tilladte længde for busser i nogle medlemsstater medføre, at der er brug for færre busser til at transportere det samme antal passagerer. Det giver færre køreture, hvilket gør den offentlige transport mere omkostningseffektiv og dermed mere attraktiv. Forslaget har derfor både en gunstig miljøvirkning og en gunstig økonomisk virkning.

For det tredje sikrer fastsættelsen af standarder for manøvrevevne en harmonisering af sikkerhedsniveauet for busser i forhold til bløde trafikanter i hele Fællesskabet.

D. FORSLAGETS INDHOLD

Artikel 1 fastsætter ændringerne af direktiv 96/53/EF:

- Med stk. 1 udvides anvendelsesområdet for direktiv 96/53/EF til at omfatte den største tilladte længde for busser, der anvendes i national trafik
- med stk. 2 forbydes brugen af busser, der er længere end direktivet tillader
- med stk. 3 gives en rimelig overgangsperiode, således at allerede registrerede busser, som ikke opfylder direktivets krav, kan anvendes nationalt
- med stk. 4 og 5 ændres direktivets bilag I, således at den største tilladte længde for stive busser med 2 aksler fastsættes til 15 m, medens en længde på 12 m bibeholdes for andre stive køretøjer
- med stk. 6 kræves det, at busser, som er udstyret med skibokse skal overholde den tilladte længde på 15 m, og at de har en begrænset udsving, når de drejer.

Artikel 2 fastsætter gennemførelsestidspunkterne for ændringerne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 96/53/EF⁵ etablerede inden for rammerne af den fælles transportpolitik harmoniserede største tilladte køretøjsdimensioner for vejkøretøjer til transport af varer.
- (2) Der er behov for harmoniserede største tilladte køretøjsdimensioner for vejkøretøjer til transport af passagerer. Forskelle mellem de i medlemsstaterne gældende normer for dimensioner for vejkøretøjer til personbefordring kan forringe konkurrencevilkårene og besværliggøre transport mellem medlemsstaterne.
- (3) Harmonisering af de største tilladte køretøjsdimensioner for vejkøretøjer til transport af passagerer kan ikke i tilstrækkelig grad gennemføres af medlemsstaterne og kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, bedre gennemføres på fællesskabsplan. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, er dette direktiv begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål.

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ EFT C

⁵ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

- (4) Med henblik på gennemførelsen af det indre marked bør anvendelsesområdet for direktiv 96/53/EF udvides til at gælde for national transport, da det indeholder køretøjsparametre, der har en væsentlig indvirkning på konkurrencevilkårene inden for transportsektoren, herunder navnlig største tilladte længde og største tilladte bredde for køretøjer til personbefordring.
- (5) Af hensyn til trafiksikkerheden bør busser opfylde krav til deres manøvreevne.
- (6) Busser, der er taget i brug inden datoen for gennemførelsen af dette direktiv, og som, fordi der hidtil har været anvendt afvigende nationale bestemmelser eller målemetoder, ikke er i overensstemmelse med dimensionerne i direktivet, bør i en overgangsperiode fortsat anvendes til transport i den medlemsstat, hvor de er indregistreret eller taget i brug.
- (7) Direktiv 96/53/EF bør ændres i overensstemmelse med det ovenfor anførte -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 96/53/EF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 3, stk. 1, andet led affattes således:
 - af transportkøretøjer i national trafik, der er indregistreret eller taget i brug i en anden medlemsstat, på grund af dimensionerne.
2. I artikel 4 foretages følgende ændringer:
 - a) Stk. 1 og 2 affattes således:
 - "1. Medlemsstaterne tillader ikke normal brug af køretøjer og vogntog på deres område, hvis de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5, 1.5a, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 og 4.4.
 2. Medlemsstaterne kan imidlertid tillade brug af køretøjer og vogntog på deres område, selv om de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3."
 - b) Som stk. 7 indsættes:
 - "7. Medlemsstaterne kan tillade brug på den pågældende medlemsstats område af busser, med større dimensioner end de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.5 og 1.5a anførte, som er indregistreret og taget i brug inden dette direktivs gennemførelse, indtil den 31. december 2009."
3. I bilag I foretages følgende ændringer:
 - a) Punkt 1.1 ændres således:
 - i) Første led affattes således:

"- andet motorkøretøj end bus 12,00 m."

ii) Som sjette, syvende og ottende led indsættes:

"- bus med 2 aksler 12,00 m

- bus med > 2 aksler 15,00 m

- bus + påhængsvogn 18,75 m."

b) Som punkt 1.4a og 1.5a indsættes:

"1.4a Hvis aftageligt udstyr så som skibokse monteres på en bus, må bussens længde inklusive udstyret ikke overstige 15,00 m."

"1.5a Yderligere krav til bussen:

Når bussen holder stille og de styrende hjul er rettet således ind, at køretøjets forreste yderste punkt ville beskrive en cirkel med en radius på 12,50 m, hvis køretøjet bevægede sig, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele rettes ind efter planet.

Når køretøjet bevæger sig fremad på den ene eller anden side og følger cirklen med 12,50 m radius, må ingen af dens dele bevæge sig uden for det lodrette plan med mere end 0,80 m, hvis der er tale om en stiv bus på op til 12 m længde, eller med 1,20 m, hvis der er tale om en stiv bus på over 12 m længde eller en ledbus."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2000. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS TITEL

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

1280

FORSLAGET

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er hovedformålet?

Formålet med forslaget er at harmonisere den største tilladte længde og bredde for busser i hele Fællesskabet.

Forslaget er i overensstemmelse med målet om at skabe et indre marked, idet det sørger for ensartede regler for busser i hele Fællesskabet. Sådanne regler findes allerede for de største tilladte dimensioner for lastvogne, og med forslaget påtænkes det at udvide direktivets anvendelsesområde.

Forslaget sigter mod fastsættelse af en harmoniseret største længde på 15 m for stive busser og en største bredde på 2,55 m. Der indføres også visse præstationskrav. Lejligheden benyttes også til at tydeliggøre den lovpligtige grænse for bus + påhængsvogn samt busser udstyret med skibokse.

VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

Busfabrikanter og busoperatører i alle medlemsstater berøres af forslaget.

Busfabrikantsektoren består hovedsageligt af små og mellemstore virksomheder, selv om den også omfatter datterselskaber af multinationale automobilfabrikanter.

Busoperatørsektoren omfatter alle virksomhedsstørrelser, heriblandt mange små virksomheder.

I øjeblikket tillader 8 medlemsstater anvendelse af busser på op til 15 m længde, medens 6 medlemsstater anvender en grænse på 12 m og én medlemsstat har en grænse på 13,7 m.

3. Foranstaltninger som virksomhederne skal træffe

Alle registrerede busser kan anvendes i henhold til forslaget. Virksomhederne vil dog skulle sikre, at deres busser overholder de største tilladte dimensioner, der er fastsat i direktivet, hvis de ønsker at benytte busserne frit i hele Fællesskabet. Busser, som ikke overholder direktivets bestemmelser, vil fortsat kunne anvendes på det nationale område i en begrænset periode i henhold til princippet om hævdvundne rettigheder.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Forslagets økonomiske virkninger må betragtes separat for henholdsvis busfabrikanter og busoperatører.

Forslaget gør det muligt for busfabrikanterne at standardisere deres produktudbud for hele det indre marked. Flertallet af de busfabrikanter, der allerede fabrikere 15 m-busser som en del af deres produktudbud, vil kunne nyde godt af muligheden for at sælge deres produkt i alle 15 medlemsstater.

De fabrikanter, som ikke fremstiller 15 m-busser på nuværende tidspunkt, vil forholdsvis nemt kunne tilpasse deres produkter. Det er fordi, busser normalt bygges som individuelt tilpassede køretøjer frem for seriefremstillet. På dette område vil små og mellemstore virksomheder nemt kunne tilpasse sig.

Harmoniserede største dimensioner vil endelig gøre det muligt for busoperatører at bevæge sig frit i hele Fællesskabet samt at gennemføre cabotage, idet der skabes ens forhold for alle for så vidt angår køretøjer.

Ved udarbejdelsen af denne lovgivning forelagde Kommissionen Rådet en beretning - KOM(97) 499 endelig udg. - hvori den økonomiske virkning af at tillade 15 m-busser i hele Fællesskabet blev gennemgået. Kommissionen var forbavset over, at alle operatørers og fabrikanter repræsentanter ville hilse sådan et forslag velkommen, og at ingen forudså problemer for små operatører og fabrikanter.

Det bør bemærkes, at 15 m-busser ikke forventes at blive normen i Fællesskabet, men snarere et nichemarked. Operatører med mindre busser og fabrikanter af mindre busser vil derfor udmærket kunne sameksistere med de, der vælger 15 m-busser.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Forslaget indeholder ingen særlige foranstaltninger for SMV. De fleste operatører og fabrikanter er SMV, og Kommissionen har til dato ikke modtaget en eneste negativ reaktion på forslaget fra dem.

KONSULTATION

6. Angiv de organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og disses synspunkter i hovedtræk.

Som nævnt i punkt 4, følger forslaget i kølvandet på en beretning fra Kommissionen til Rådet om 15 m-busser. Ved udarbejdelsen af dette dokument har Kommissionen gennemført udstrakte konsultationer, både inden for fabrikations- og operatørsektoren. Alle er positivt indstillet over for lovgivning i tråd med forslaget. Spørgsmålet er desuden blevet drøftet i en ekspertarbejdsgruppe med medlemsstaterne som deltagere.