



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.03.1998  
KOM(1998) 115 endelig udg.

98/0096 (SYN)

Forslag til  
RÅDETS DIREKTIV  
om et transparent, harmoniseret sæt regler for  
kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport  
på bestemte vejstrækninger

---

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### A. GENERELT

#### 1. Indledning

Der findes i øjeblikket ingen EF-lovgivning om kørselsrestriktioner for lastvogne. Det er derfor op til medlemsstaterne at fastlægge kørselsrestriktioner og fritagelser herfra. På nuværende tidspunkt har syv ud af femten medlemsstater valgt at indføre kørselsrestriktioner, hvoraf de fleste gælder i weekenden. Da disse restriktioner indføres, uden at medlemsstaterne konsulterer hinanden, varierer de ofte betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden. Forskellene kan ligge i begyndelses- og sluttidspunkter for restriktionerne, definitionen af, hvilke lastvogne der er fritaget fra restriktionerne, særlige dage, hvor restriktionerne gælder (regionale og nationale fri- og helligdage) og endda definitionen af, hvilken type lastvogne restriktionerne gælder for. Forskellene i start- og sluttidspunkter fremgår tydeligt af tabel 1. Tabellen viser også, at restriktionerne hovedsageligt gælder i weekenden. De vigtigste argumenter, der fremføres som begrundelse for kørselsrestriktioner er trafiksikkerhed og for stor trafikbelastning samt miljømæssige og sociale årsager. Nogle lande eller regioner har desuden kørselsrestriktioner som direkte følge af restriktioner i nabolandene. Endelig er der lande, som snarere begrundet restriktioner med traditioner end objektive årsager.

Trafikstyring falder inden for hver medlemsstats nationale og, sommetider, regionale regerings kompetence. I øjeblikket kan EU-medlemsstaterne frit indføre kørselsrestriktioner på deres eget område, forudsat at reglerne ikke er diskriminerende.

Ikke desto mindre blev sådanne restriktioners internationale dimension understreget for nylig, hvor indførelsen af et forbud i én medlemsstat førte til en kædereaktion i de omkringliggende medlemsstater.

TABEL I

**GÆLDENDE WEEKEND-  
RESTRIKTIONER FOR  
TUNGE LASTVOGNE I EU**

Tidspunkt	EU-lande med kørselsforbud for lastvogne						
	A	D	E	F	I	L	P
Lørdag kl. 0-1							
1-2							
2-3							
3-4							
4-5							
5-6							
6-7							
7-8	■	■					
8-9	■	■					
9-10	■	■					
10-11	■	■					
11-12	■	■					
12-13	■	■					
13-14	■	■					
14-15	■	■					
15-16	■	■					
16-17	■	■					
17-18	■	■					
18-19	■	■					
19-20	■	■					
20-21	■	■					
21-22	■	■					
22-23	■	■					
23-24	■	■					
Søndag kl. 0-1	■	■					
1-2	■	■					
2-3	■	■					
3-4	■	■					
4-5	■	■					
5-6	■	■					
6-7	■	■					
7-8	■	■					
8-9	■	■					
9-10	■	■					
10-11	■	■					
11-12	■	■					
12-13	■	■					
13-14	■	■					
14-15	■	■					
15-16	■	■					
16-17	■	■					
17-18	■	■					
18-19	■	■					
19-20	■	■					
20-21	■	■					
21-22	■	■					
22-23	■	■					
23-24	■	■					
Mandag kl. 0-1							
1-2							
2-3							
3-4							
4-5							
5-6							
6-7							
Forbud i alt							
Normalt	32	22	7	24	14	24	23
Sommer	■						

FORSLAG OM PERIODE MED TILLADT FORBUD FOR LASTVOGNE, I INTERNATIONAL TRANSPORT PÅ DE VEJSTRÆKNINGER, DER ER ANFØRT I DIREKTIVET

(2 timer ekstra om sommeren)

■ - Normale restriktioner      ■ - yderligere restriktioner om sommeren

**Bemærk:** Der kan forekomme yderligere kørselsforbud mellem kl. 22 og kl. 5 i Østrig for tunge lastvogne, som overskrider grænseværdierne for støj.

**Kilde:** National lovgivning (for EU-lande), IRU, TLN.

På baggrund af denne overflod af restriktioner og muligheden af, at medlemsstater kan indføre yderligere restriktioner når som helst, har flere medlemsstater bedt Kommissionen forelægge et forslag, som begrænser kørselsrestriktioners negative indvirkning på international transport mest muligt, samtidig med at medlemsstaternes kompetence til bedst muligt at regulere nationale og lokale transporter respekteres.

## **2. Vigtige spørgsmål**

### **2.1. Grunde til at indføre kørselsrestriktioner**

#### **2.1.1. Skift mellem transportformer og samlet vejgodstransport**

Det hævdes af og til, at kørselsrestriktioner i weekenden favoriserer jernbanetransport i weekenden, og at de derfor er et middel til at lette presset på vejnettet. Det antydes desuden, at køreforbud direkte bidrager til en nedbringelse af lastvognstrafikken.

Det bør dog bemærkes, at ingen af de medlemsstater, hvor der i øjeblikket findes kørselsrestriktioner, begrundes dem med, at de fremmer godstransport pr. jernbane (eller andre transportformer) eller at de begrænser mængden af vejgodstransport. Det er ikke overraskende, eftersom det er et af den fælles transportpolitikks mål at fjerne administrative og andre "kunstige" byrder fra alle transportformer.

Det lader ikke til, at der føres nøjagtige statistikker over mængden af fragt, der transporteres pr. jernbane i weekenden sammenlignet med hverdage. Der er dog generel enighed om, at der selv i medlemsstater med weekendrestriktioner for vejgodstransport fragtes mindre gods pr. jernbane i weekenden end på hverdage. Det har sikkert flere årsager. I weekenden er arbejdskraftomkostningerne betydeligt højere i de fleste jernbaneselskaber, navnlig på søndage, hvilket øger transportomkostninger for jernbanen. Desuden er søndag også traditionelt den dag, hvor der udføres vedligeholdelsesarbejde på spor anlæg, og det begrænser jernbanenettets kapacitet på søndage.

Sammenfattende må det siges, at der ikke er noget, som tyder på, at restriktioner i weekenden har ført til en omlægning af vejgodstransport til jernbanen. Det er derfor også vanskeligt nøjagtigt at bedømme virkningen af en begrænsning af de eksisterende kørselsrestriktioner på de forskellige transportformer.

Tilbage står spørgsmålet om, hvorvidt kørselsrestriktioner direkte mindsker vejgodstransporten. Kørselsrestriktioner udgør helt klart en ekstra byrde, som øger omkostningerne for vejgodstransport. Som anført i punkt 2.3.1., anslås omkostningerne for de nuværende kørselsrestriktioner at være ca. 3 mia. ECU. Det skønnes, at kørselsrestriktioner påvirker et marked for vejgodstransport, som har en værdi af 100 mia. ECU, hvilket betyder, at en fuldstændig ophævelse ville nedbringe omkostningerne med ca. 3%.

Virkningen af en sådan foranstaltning afhænger af prisfølsomheden for transportefterspørgslen (dvs. ton transporteret), som normalt antages at være ringe. Selv om den skulle være så stor som 0,5 (dvs. 1% lavere omkostninger udløser 0,5% større efterspørgsel), ville den samlede mængde vejgodstransport ikke vokse med mere end 1,5%.

Virkningen på lastvognstrafikken (udtrykt i km) kunne dog være betydeligt mindre, måske endda negativ. Det bør bemærkes, som anført i punkt 2.3.1., at nogle af ekstraomkostningerne i forbindelse med køreforbud hidrører fra ekstra kørte kilometer for at omgå forbud, mindre læsstørrelser og en større flådekapacitet (det påvirker priserne og derfor transportmængden på hverdage). Ophævelse af restriktionerne vil på kort sigt medføre en direkte reduktion af den berørte lastvognstrafik. På langt sigt opvejes denne virkning måske (delvis) af lavere omkostninger for vejgodstransport.

Som helhed tyder de foreliggende oplysninger på, at en (delvis) ophævelse af køreforbud i weekenden vil have en ubetydelig indflydelse på den samlede lastvognstrafik. De vigtigste virkninger af en ophævelse vil være bedre transporteffektivitet og en mere jævn fordeling af trafikken over hele ugen.

### **2.1.2. Trafiksikkerhed**

Trafiksikkerhed anføres ofte som årsag til kørselsrestriktioner i de medlemsstater, som anvender dem. Det bygger på en formodning om, at mindre vejgodstransport i weekenden mindsker antallet af ulykker, som der er forholdsvis mange af i weekenden.

Kommissionens CARE-database er den eneste kilde, giver mulighed for sammenligning af statistikker over trafikulykker blandt medlemsstaterne. Denne kilde viser, at der ikke synes at være nogen sammenhæng mellem kørselsrestriktioner i weekenden og antallet af trafikulykker og trafikofre i weekenden.

Det bør ved en vurdering af virkningen på trafiksikkerheden desuden bemærkes, at køreforbud i weekenden koncentrerer trafikken på hverdage.

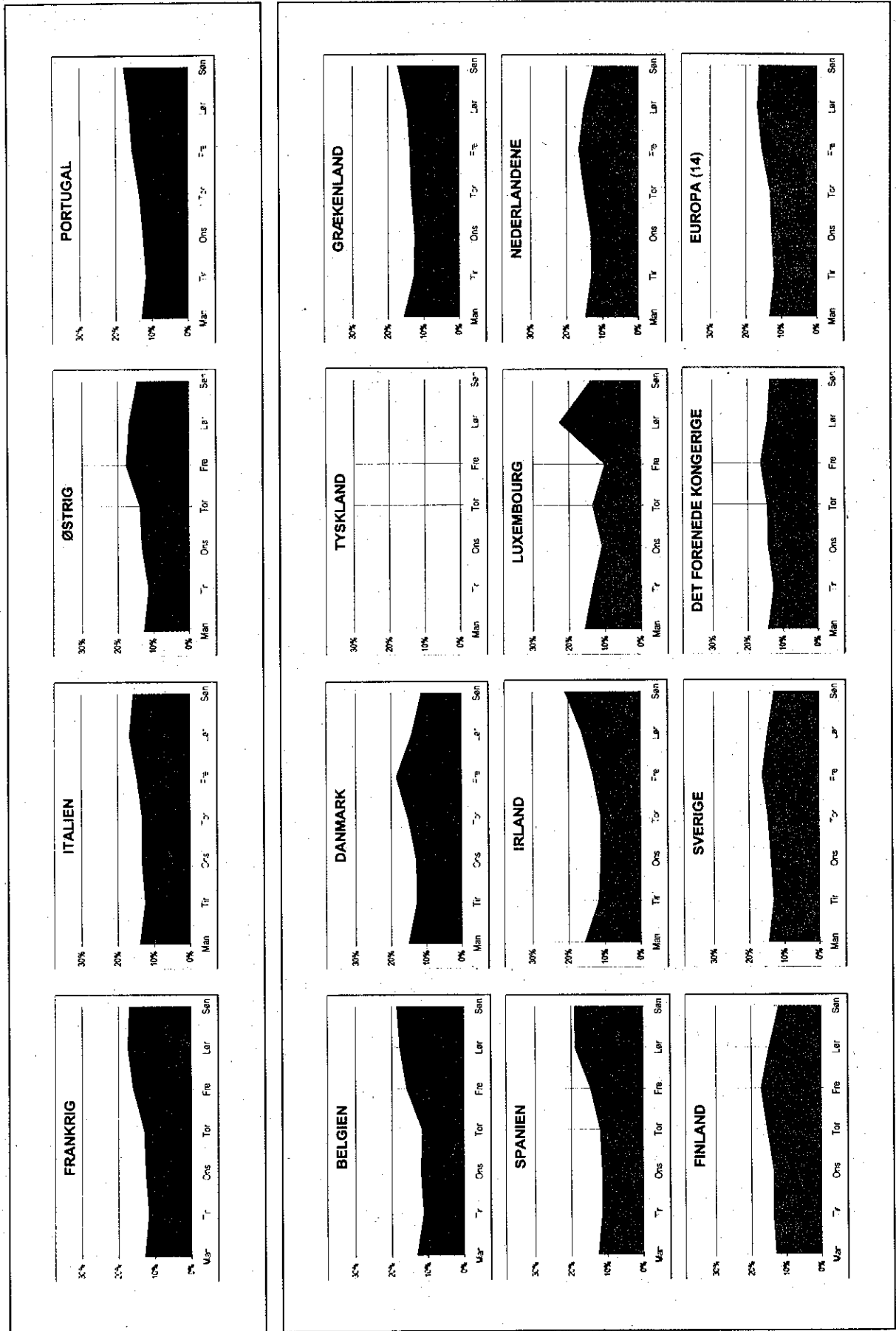
Det fremgår af tabel 2, at de medlemsstater, som har den laveste andel af trafikulykker og trafikofre i weekenden, ikke er de lande, hvor der er køreforbud for lastbiler.

Det fremgår af tabel 3, at i de medlemsstater, som ikke har køreforbud, er antallet af ulykker med dødelig udgang på lørdage og søndage ikke markant større end på hverdage - det er faktisk mindre.

Der er derfor ikke noget umiddelbart bevis for, at generelle køreforbud for lastvogne i weekenden resulterer i færre trafikulykker i weekenden. Det er dog indlysende, at restriktioner på bestemte vejstrækninger med ualmindelig stor trafikbelastning kan mindske antallet af trafikulykker.

TABLE 2

# Dræbte i trafikken i % fordelt på ugedage (1991-1995)



**TABEL 3**  
**Antal dødsulykker med lastvogne pr. ugedag - 1995**

UGEDAG	B	DK	GR	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR (14)
Lørdag	14	15	54	120	62	10	55	0	28	7	15	2	1	51	434
Søndag	17	12	29	82	33	6	21	0	1	1	12	5	1	46	266
Mandag	36	19	43	149	109	17	104	1	28	16	21	5	20	94	662
Tirsdag	22	23	40	128	111	5	118	2	37	26	16	5	16	102	651
Onsdag	30	12	48	122	105	9	114	0	34	20	16	6	18	114	648
Torsdag	24	17	51	152	97	10	102	1	28	24	23	5	11	103	648
Fredag	31	28	50	179	114	17	96	1	34	34	20	7	15	105	731
I alt pr. uge	174	126	315	932	631	74	610	5	190	128	123	35	82	615	4040
<b>Gennemsn. weekend</b>	<b>15,5</b>	<b>13,5</b>	<b>41,5</b>	<b>101</b>	<b>47,5</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>14,5</b>	<b>4</b>	<b>13,5</b>	<b>3,5</b>	<b>1</b>	<b>48,5</b>	<b>350</b>
<b>Gennemsn. hverdag</b>	<b>28,6</b>	<b>19,8</b>	<b>46,4</b>	<b>146</b>	<b>107,2</b>	<b>11,6</b>	<b>106,8</b>	<b>1</b>	<b>32,2</b>	<b>24</b>	<b>19,2</b>	<b>5,6</b>	<b>16</b>	<b>103,6</b>	<b>668</b>

Kilde: EU, GDVII - CARE-databasen

### 2.1.3. Trafikbelastning

En anden begrundelse for at indføre kørselsrestriktioner for lastvogne er, at det mindsker trafikbelastningen.

I normale weekender (navnlig om søndagen og om natten) er trafiktætheden betydeligt lavere end på hverdage. Det gælder også for medlemsstater, hvor der ikke er nogen kørselsrestriktioner i weekenden (jf. tabel 4).

Da trafikbelastningen øges ligefrem proportionalt med trafiktætheden, er det rimeligt at konkludere, at foranstaltninger, som koncentrerer trafikken på hverdage (dvs. når der ikke gælder kørselsrestriktioner), normalt vil øge trafikbelastningen. En eventuel mindre trafikbelastning i weekenden på grund af kørselsrestriktioner opvejes sandsynligvis af større trafikbelastning de andre fem dage i ugen. Det må derfor klart foretrækkes at fordele det samme antal lastvogne over 6 eller 7 dage i stedet for kun 5 dage.

Generelt set udgør international vejgodstransport kun en meget lille del af den samlede vejtrafik; det gælder selv for centralt beliggende medlemsstater. Ifølge beregninger er det gennemsnitlig kun 2,7% af alle transporter på tyske veje, der er international lastvognstrafik. Det betyder, at selv om man tager lastbilers forholdsvis store indflydelse på trafikafviklingen i betragtning, ville det være forkert at tro, at lastvognstrafikken er hovedårsagen til en for stor trafikbelastning.

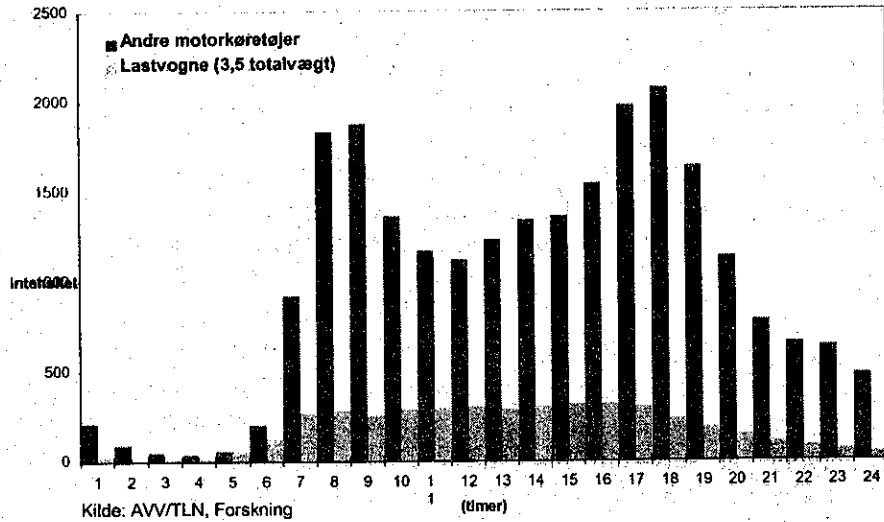
Det erkendes dog, at der er dage, f.eks. i forbindelse med nationale fri- og helligdage, hvor trafikbelastningen kan forudses at være betydeligt større. I sådanne tilfælde kan kørselsrestriktioner være velbegrundede og bør tillades.



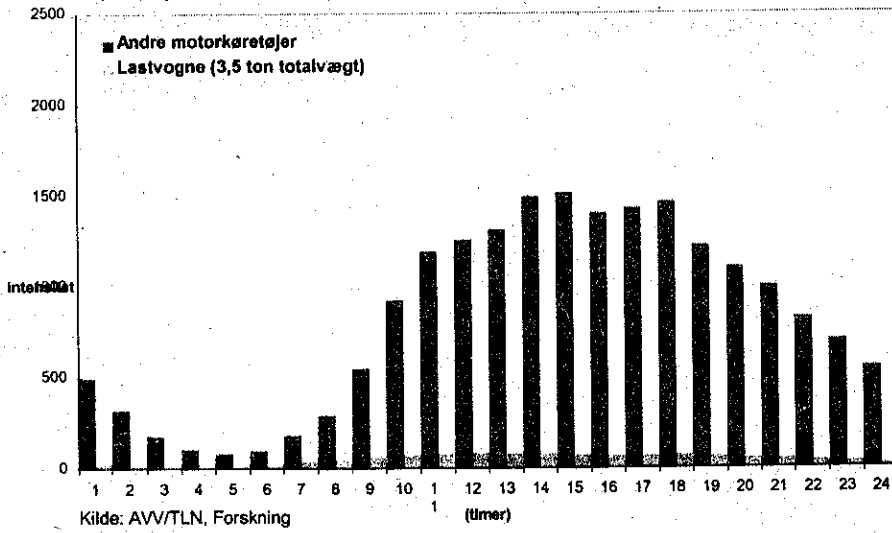
**TABEL 4**

**Trafikfordeling på de vigtigste veje i Nederlandene**

**Gennemsn. trafikthed på de vigtigste nederlandske veje  
(Mandag til Fredag 1996)**



**Gennemsn. trafikthed på de vigtigste nederlandske veje  
(Lørdag og søndag, 1996)**



Der kan ligeledes ventes en større trafiktæthed på de europæiske veje i sommermånederne på grund af ekstra ferietrafik. Der er derfor grund til at indføre længerevarende kørselsrestriktioner for disse måneder.

#### 2.1.4. Miljø

En anden begrundelse for kørselsrestriktioner er miljøproblemer. De kan inddeles i luftforurening og støjgener.

##### *Luftforurening*

Weekendrestriktioner kan ikke i sig selv nedbringe forurenende emissioner; en lastvogn forurener selvfølgelig lige meget, om den kører lørdag eller tirsdag.

Som understreget i punkt 2.1.3. medfører en koncentration af det samme antal køretøjer i en kortere periode normalt større trafikbelastning. En motor kører kun optimalt, hvis den kører ved en konstant hastighed, så for stor trafikbelastning medfører både en større mængde udstødningsgas og et større brændstofforbrug. En betydelig trafikbelastning kan medføre et 2-3 gange højere brændstofforbrug.

Generelt set er det ikke sandsynligt at kørselsrestriktioner nedbringer den luftforurening, som skyldes transportsektoren.

Der kan være særlige miljøforhold (f.eks. smogalarm), som begrunder et totalt køreforbud. Sådanne forhold kan optræde både midt i ugen og i weekenden, hvorfor der i stedet for generelle weekendforbud bør indføres geografisk målrettede og tidsbegrænsede forbud. Sådanne forbud skal selvfølgelig også gælde for lastvogne.

##### *Støjgener*

Der er gode argumenter for at forbyde støjende motorkøretøjer i visse perioder af ugen, navnlig om natten. Kommissionen anerkender, at der er topografiske forhold, f.eks. i bjergrige områder, hvor trafikstøj reflekteres og derfor forøges. I sådanne områder vil restriktioner, som skal begrænse støjgenerne være særlig berettigede. Der er i øjeblikket dog kun et forbud i kraft, som begrænser trafik med støjende køretøjer om natten (i Østrig).

Kørselsrestriktioner bør indføres på de veje, hvor støjgener er et reelt problem, snarere end ved at udstede generelle forbud, som gælder overalt i en medlemsstat. For at gøre dem virkelig effektive bør sådanne kørselsrestriktioner også tage støj fra andre støjende motorkøretøjer i betragtning. Moderne lastvogne<sup>1</sup> skal f.eks. opfylde de samme EU-krav til støj (80 dB(A)) som busser og motorcykler<sup>2</sup>.

Undersøgelser har desuden vist, at støj fra lastvogne er afhængig af køretøjets hastighed og vejoverfladens sammensætning. Derfor bør man også overveje foranstaltninger inden for disse områder.

<sup>1</sup> Rådets direktiv 96/20/EF, EFT L 92 af 13.4.1996, s. 23.

<sup>2</sup> Rådets direktiv 87/56/EØF, EFT L 24 af 27.1.1987, s. 42.

## **2.2. Særlige problemer med gældende kørselsrestriktioner**

### **2.2.1. Adgang til oplysninger**

Et problem, der opstår, hvis man ikke koordinerer kørselsrestriktioner, er, at det er vanskeligt for lastvognschauffører og vognmænd, som gennemfører internationale transporter inden for Fællesskabet, at kende og forstå en lovgivning, som ofte ændres af de enkelte lande for så vidt angår tidspunkter, dage og veje, der er lukket for trafik. Som følge heraf bliver det sværere at organisere og planlægge transporter på en effektiv måde.

Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at skønt der i dag kun er syv medlemsstater (Tyskland, Frankrig, Spanien, Italien, Luxembourg, Portugal og Østrig), der har indført forskellige kørselsrestriktioner, er der ikke mindre end fire af de potentielle EU-medlemsstater (Tjekkiet, Ungarn, Polen og Slovenien), der også har kørselsrestriktioner. Da der ikke er nogen EU-lovgivning på området, vil disse landes indtræden i EU yderligere forværre situationen for så vidt angår adgang til oplysninger (og også forskellene ved udlægning af reglerne).

### **2.2.2. Forskellig udlægning af reglerne**

Ingen medlemsstater har et totalt køreforbud for lastvogne på noget tidspunkt. Alle landene tillader, at lastvogne, som transporterer bestemte produkter, kan køre, også når der er køreforbud - det gælder f.eks. transport af levende dyr, benzin eller letfordærlige fødevarer. Desværre medfører disse fritagelser problemer. Da der ikke findes en harmoniseret liste over fritagne produkter, er fritagelserne forskellige fra den ene medlemsstat til den anden. Det fører til en del forvirring blandt chauffører, vognmænd og endda myndighederne i medlemsstaterne. Siden der desuden ikke er toldere ved EU's indre grænser, er det ofte de lokale politimyndigheder, som ensidigt afgør, hvorvidt et produkt er fritaget fra et køreforbud. Det medfører vilkårlige udlægnings af, hvilke typer køretøjer eller laster der er fritaget fra nationale restriktioner, og udlægningerne kan variere fra sted til sted.

Ordninger med fritagelser kan derfor føre til, at et vilkårligt udvalg af lastvogne får lov til at køre, eftersom reglerne ikke er entydige, og det kan i visse tilfælde være til fordel for nationale transportører.

## **2.3. Virkningen af kørselsrestriktioner**

### **2.3.1. Finansielle virkninger**

Virkningen af kørselsrestriktioner varierer. På en kort tur skal lastvognen måske parkere et par timer eller udsætte afgang og vente på afslutningen af en restriktionsperiode. For længere ture, f.eks. fra Sverige eller Portugal, kan den kumulerede virkning af restriktioner dog medføre et betydeligt tidstab og endda gøre det umuligt at gennemføre en transport tur-retur inden for den periode, som ligger mellem restriktionerne. Vognmænd, som har "just in time"-leverancer, f.eks. til en bilfabrik, kan endda være nødt til at sætte ekstra vogne ind for at erstatte køretøjer, der er standset af kørselsrestriktioner.

I alle disse tilfælde udløser kørselsrestriktioner finansielle omkostninger. Det er meget vanskeligt at sætte præcise tal på, hvor store de samlede omkostninger er, da det er umuligt at vurdere, hvilken virkning restriktioner har på de forskellige logistiske transportsystemer, som anvendes i Europa. Virkningerne kan variere betydeligt alt efter den tilbagelagte strækning, hyppigheden af leveringer, om leveringen er tidsafhængig, lastens art, om der er alternative transportmuligheder, hvor længe restriktionen varer, fritagelser, sociale forhold, sæsonbestemte vejrforhold og andre faktorer. Det er dog muligt at udpege følgende omkostningsfaktorer:

- højere faste omkostninger for alle industrigrene på grund af tabt transportkapacitet
- omkostninger i forbindelse med tabt tid for køretøjer, som holder stille på grund af restriktioner
- omkostninger i forbindelse med ekstra kilometer, som køres for at undgå områder med kørselsrestriktioner
- omkostninger i forbindelse med miljøskader på grund af forureningen fra yderligere trafikbelastning og ekstra kørte kilometer.

En række organisationer er blevet kontaktet vedrørende spørgsmålet om kørselsrestriktioners finansielle omkostninger, og der er enighed om, at det er umuligt at gennemføre en præcis økonomisk vurdering af de samlede reale omkostninger for weekendrestriktioner i EU. Det skyldes, at ikke kun hver medlemsstat, men endda hver vognmand berøres forskelligt af sådanne forbud, da det varierer meget, hvor tidskritisk en last er. Desuden er det vanskeligt at anslå de indirekte omkostninger, eftersom det er svært at forudsige, hvordan markederne ville reagere, hvis forbud, som har været i kraft længe, ophæves eller forbudsperioden begrænses. Det er derfor lettere at beregne disse omkostninger for sager, hvor der for nylig er indført nye restriktioner.

Den nederlandske transportforening TNL har på grundlag af en ekstrapoleringsmodel, som anvender tallene i case study 1, anslået, at de samlede finansielle omkostninger i for de nuværende kørselsrestriktioner i hele EU er ca. 3 mia. ECU årligt. Det erkendes, at der er meget få oplysninger om dette område, men en gennemgang af denne case study tyder på, at omkostningsoverslaget er i den rette størrelsesorden.

#### KØRSELSRESTRIKTIONERS FINANSIELLE VIRKNING - Case study nr. 1

Den nederlandske transportforening TNL har undersøgt virkningen af en nylig ændring af reglerne for trafikrestriktioner i Frankrig. Her måtte lastvogne før marts 1997 gerne køre inden for det nationale 24-timers weekendforbud, hvis de var undervejs tilbage til deres udgangspunkt. Denne fritagelse fra kørselsrestriktionerne blev dog ophævet i marts 1997. TNL anslår, at denne ændring bare for de nederlandske vognmænd betyder yderligere årlige omkostninger i størrelsesordenen 120 mio. NLG (ca. 55 mio. ECU) pr. år.

### KØRSELSRESTRIKTIONERS FINANSIELLE VIRKNING - Case study nr. 2

En skofabrikant har fabrikker både i Det Forenede Kongerige og Portugal. Råvarer, halvfabrikata og færdigvarer sendes i begge retninger ad vej via Frankrig og Spanien.

Virksomheden anslår, at hver spildt produktionstime koster 5000 GBP (ca. 7000 ECU). For at sikre, at leverancer når den portugisiske eller britiske fabrik senest mandag morgen, er køretøjer på grund af kørselsrestriktioner nødt til at køre fredag og parkere undervejs, når de nationale forbud træder i kraft.

Dette øger ikke alene transporttiden med 20% - en omkostning på ca. 500 ECU pr. ud- og hjemtur - restriktionerne bevirker også, at det er mere attraktivt at benytte franske vognmænd, som kan arrangere chaufførskifte i Frankrig, frem for at betale for en chauffør, som sover i et holdende køretøj, eller for at sende to chauffører med vognen.

#### 2.3.2. Geografiske virkninger

Kørselsrestriktioner rammer alle vognmænd i alle egne af Unionen. Det er dog de perifere regioner, som rammes forholdsvis mest, da de vigtigste handelsstrømme flyder til og fra EU's geografiske centrum. Når man tager den længere transportvej fra de perifere regioner i betragtning, rammes transportforbindelserne til disse regioner forholdsvis hårdt af den kumulerede virkning af forskellige ukoordinerede restriktioner i andre medlemsstater. Desuden har længere rejser tidsmæssigt et større usikkerhedsmoment (på grund af trafikbelastning, vejrforhold, forsinkede færger osv.), som også gør det vanskeligt at planlægge en længere tur, så man undgår forbud.

For eksempel kan en lastvogn, som kører fra London til Frankrig, lettere planlægge turen, så den venter kortest muligt i Dover havn, end det er tilfældet for en lastvogn fra Irland, som skal til samme destination i Frankrig, da den irske lastvogn skal regne med mulige forsinkelser af færgen fra Irland til Det Forenede Kongerige, samt eventuel tæt trafik eller dårligt vejr undervejs til Dover.

Endelig kan der være tale om større virkning af restriktioner på længere ture, fordi det ofte er umuligt at gennemføre tilbageturen inden for en periode, som ligger mellem to perioder med restriktioner.

#### 2.3.3. Forbuds sociale virkning

Nogle medlemsstater forsvare deres brug af restriktioner med, at det er et middel til at gennemtvunge social lovgivning for chaufførers arbejdstider ved at bruge forbudsperioderne som en tvungen hvileperiode for alle lastvogne på deres område. Den nuværende situation, hvor restriktionerne ikke er koordineret, gør det dog ikke let for lastvognschauffører, som gennemfører transporter inden for Fællesskabet, at planlægge deres rute, så de kan afholde deres hvil på det bedste sted eller tidspunkt. Den kan også afholde chauffører fra at påbegynde hjemturen. Kørselsrestriktioner kan i sig selv virke modsat hensigten med de sociale aspekter i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85<sup>3</sup> om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for

<sup>3</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

vejtransport, da de pålægger chaufførerne hvileperioder, som måske ikke falder sammen med eller er af en anden varighed end de daglige og ugentlige hvileperioder, der er fastlagt i forordningens artikel 8 og 9.

### 3. Behovet for lovgivning

De forskellige regelsæt for kørselsrestriktioner i medlemsstaterne på grund af forskellige sociale, økonomiske, miljømæssige og tekniske betragtninger påvirker retten til at levere tjenesteydelser inden for transport i Fællesskabet, og der er behov for et transparent, harmoniseret regelsæt på EU-niveau, så vognmænd kan gennemføre en korrekt logistisk planlægning af deres transporter og dermed opnå større frihed til at levere tjenesteydelser inden for transport, og for at sikre et velfungerende indre marked.

Samtidig anerkender Kommissionen, at der er gode argumenter for nogle kørselsrestriktioner, og at trafikforhold og -traditioner er meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat. Ethvert fællesskabsinitiativ på dette område bør også i videst mulig omfang respektere medlemsstaternes kompetence til at træffe beslutninger om trafikstyring samt ikke berøre restriktioner, som ikke påvirker den internationale trafik.

Det er årsagen til, at Kommissionens forslag er begrænset til international transport med lastvogne på det transeuropæiske (TEN) vejnet. TEN-vejnettet er rygraden i det internationale transportsystem, der er nødvendigt for at få det indre marked til at fungere. Det er grunden til at koordineringen og - i begrænset omfang - finansieringen finder sted på EU-niveau. Det ville være i modstrid med Fællesskabets politik for TEN, hvis den effektive udnyttelse af dette net undermineres af ukoordinerede køreforbud. Forslaget omfatter fire dele.

I første del behandles almindelige restriktioner, som gælder i weekender og på nationale fri- og helligdage.

Anden del dækker forbud om natten for at begrænse støjgener.

Den tredje del giver medlemsstaterne mulighed for at indføre længerevarende, generelle restriktioner for lastvogne på TEN-vejnettet, hvis de er velbegrundede.

I fjerde del fastlægges særlige køreforbud (som også kan gælde på hverdage). Disse forbud er målrettet mod at løse særlige, tidsbegrænsede problemer, f.eks. ved smogalarm, stor trafiktæthed i ferieperioder osv.).

For at gøre systemet gennemskueligt indføres der en anmeldelsesprocedure for restriktioner vedrørende lastvogne på TEN-vejnettet, som med rimelighed kan forudses. Kommissionen udgiver hvert år en rapport om anmeldte restriktioner, der gælder det følgende år.

Forslagets indhold:

- medlemsstaterne skal fortsat have ret til at vælge, hvorvidt de ønsker at have kørselsrestriktioner for lastvogne på deres område

- i medlemsstater, som ønsker at have kørselsrestriktioner for lastvogne på deres område, begrænses restriktionerne for internationale transportere på TEN-vejnettet til at gælde fra kl. 7.00 til kl. 22.00 (kl. 24.00 om sommeren) på søndage og nationale fri- og helligdage
- kørselsrestriktioner om natten (fra kl. 22.00 til kl. 5.00) på TEN-vejnettet er tilladt for lastvogne, som overskrider EU-grænseværdierne for støj
- medlemsstater kan udvide de generelle restriktioner på (visse dele af) TEN-vejnettet, forudsat at det kan begrundes med miljømæssige, sociale eller trafikikkerhedsforhold, og efter forudgående tilsagn fra EU-Kommissionen. Der kræves en detaljeret redegørelse på grundlag af statistikker/vurderinger af virkningerne for så vidt angår trafikikkerhed samt sociale og miljømæssige konsekvenser. Desuden skal de foreslåede foranstaltninger stå i forhold til målene sammenlignet med alternative trafikstyringstiltag.

Kommissionen foreslår en udvalgsprocedure til vurdering og godkendelse af ansøgninger om yderligere kørselsrestriktioner, som en medlemsstat ønsker at indføre for internationale transportere på TEN-vejnettet. Medlemsstaters ansøgning om udvidelse af deres kørselsrestriktioner behandles af Kommissionen efter udvalgsproceduren inden to måneder

- særlige kørselsrestriktioner i ferieperioder er altid tilladt, forudsat at de anmeldes til Kommissionen senest den 30. november i det foregående år
- særlige kørselsrestriktioner af kort varighed er altid tilladt uden forudgående anmeldelse, hvis de skyldes miljømæssige, tekniske eller sikkerhedsmæssige grunde (f.eks. smogalarmer, særlige vejrforhold osv.)
- der sker en harmonisering af, hvilke typer køretøjer og transportere der er fritaget fra kørselsrestriktioner
- på alle andre veje end TEN-vejnettet og for alle nationale transportere står det stadig medlemsstaterne frit at indføre de kørselsrestriktioner, som de måtte ønske. Restriktioner for international trafik bør dog ikke være strengere end restriktioner for national trafik.

Kommissionens forslag sikrer således ganske enkelt, at der generelt er et strategisk vejnet, som er åben for lastvogne i international transport 6 1/3 dage om ugen, uden at det påvirker medlemsstaternes ret til at indføre kørselsrestriktioner for nogen anden del af deres vejnet eller for lastvogne, som gennemfører nationale transportere. Nationale fri- og helligdage er en undtagelse fra denne regel, idet de "behandles som søndage".

Forslaget er vist i figur 1.

Figur 1

## FØRSLAGETS VIRKNINGER

	International trafik på TEN-vejnettet	National trafik på TEN-vejnettet + al trafik på andre veje
	Type tilladt kørselsrestriktion	<u>Anmeldelses-procedure</u>
Normale søndage	Valgfrit forbud fra kl. 7.00-kl. 22.00*. Tilladt i henhold til artikel 3, stk. 2	<u>Anmeldes til Kommissionen</u>
Søndage i sommerperioden	Valgfrit forbud fra kl. 7.00-kl. 24.00*. Tilladt i henhold til artikel 3, stk. 2	<u>Anmeldes til Kommissionen</u>
Nationale fri- og helligdage	Valgfrit forbud som for søndage*. Tilladt i henhold til artikel 3, stk. 2	<u>Anmeldes til Kommissionen</u>
Nat (alle dage)	Valgfrit forbud fra kl. 22.00-kl. 05.00 for støjende lastvogne. Tilladt i henhold til artikel 3, stk. 3	<u>Anmeldes til Kommissionen</u>
Særlige forbud i forbindelse med nationale fri- og helligdage	Muligt Tilladt i henhold til artikel 3, stk. 7, litra a)	<u>Anmeldes til Kommissionen</u>
Særlige ad hoc forbud/miljø- eller vejrforhold, vejarbejde (tidsbegrænset)	Muligt Tilladt i henhold til artikel 3, stk. 7, litra b)-d)	<u>Kræver ikke anmeldelse</u>

\* mulighed for at indføre yderligere restriktioner for at forlænge perioden (i henhold til artikel 3, stk. 6) hvis det er begrundet og efter Kommissionens godkendelse efter udvalgsproceduren i artikel 8.



Hvad angår de generelle kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på TEN-vejnettet i weekenden, har Kommissionen valgt perioden fra kl. 7.00 til kl. 22.00 (kl. 24.00 om sommeren) om søndagen som den "normale tidsramme". Dette valg skyldes følgende forhold:

- For det første respekterer forslaget (en tilnærmelse til) den største fællesnævner inden for de eksisterende kørselsrestriktioner i medlemsstater med køreforbud. Disse restriktioner synes at være særlig følsomme, når de anvendes i dagtimerne om søndagen, på grund af langvarige traditioner eller en generel følelse i befolkningen i nogle medlemsstater, at vejene skal være forbeholdt biler om søndagen.
- For det andet tyder analyser på, at en harmonisering af de gældende restriktioner på TEN-vejnettet til denne kerneperiode stort set ville halvere de omkostninger, der forårsages af de nuværende forbud. Der er derfor udsigt til betydelige besparelser, medens den samlede virkning på de gældende forbud er minimal. Endelig ville denne begrænsning give mulighed for, at den internationale trafik flyder frit lørdag og søndag nat - tidspunkter, hvor trafiktætheden på TEN-vejnettet er forholdsvis ringe. Det betyder, at begrænsningen af forbuddet ikke burde kunne mærkes af andre trafikanter og befolkningen som helhed, medens nedbringelsen af lastvognstrafikken i spidsbelastningsperioderne om fredagen og mandagen vil kunne mærkes tydeligere og have en positiv virkning.

En generel udvidelse af den "normale tidsramme" for forbud i weekenden og nationale fri- og helligdage ville mindske besparelserne betydeligt, da en meget større del af den internationale vejgodstransport ville blive påvirket af den kumulerede virkning af forbud, som gælder i forskellige medlemsstater. Kommissionen erkender dog, at en udvidelse (på visse vejstrækninger) under særlige forhold kan være velbegrundet ud fra miljømæssige, sociale eller trafikikkerhedsmæssige årsager.

## **B. BEGRUNDELSE FOR EN FORANSTALTNING PÅ FÆLLESSKABSLEVEL**

### **1. Nærhedsprincippet**

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

Harmoniseringen af kørselsrestriktioner på de vigtigste veje for international transport (TEN-vejnettet) har til formål at lette vejgodstransport inden for Fællesskabet, at indføre mere transparente regler for fritagelser og at fremme det indre markeds funktion samt at forbedre arbejdsforholdene for chauffører i international transport ved hjælp af færre køreforbud, som måske ikke falder sammen med eller er af en anden varighed end de hvileperioder, der er fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, uden at den sociale, miljø- eller trafikikkerhedsmæssige begrundelse for at indføre forbuddene berøres væsentlig heraf.

(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 75, 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)?*

Syv medlemsstater har restriktioner, og på grund af deres geografiske situation har disse restriktioner en negativ virkning på meget af transporten i forbindelse med samhandel mellem medlemsstaterne. Indførelsen af den foreslåede lovgivning vil derfor have en gavnlig indflydelse på vognmænds situation i alle medlemsstater.

Det bør også bemærkes, at yderligere fire af de potentielle EU-medlemsstater har kørselsrestriktioner for lastvogne.

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

Nationale eller lokale køreforbuds indvirkning på internationale transportere er meget betydelig. Der er derfor et behov for en harmonisering af forbuddene på EU-niveau, det gælder i det mindste for det strategiske internationale vejnet (TEN-vejnettet).

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

For Fællesskabet forbedrer forslaget vilkårene for at udbyde tjenesteydelser inden for transport i hele EU. Det vil desuden nedbringe transportomkostningerne og begrænse den tid, lastvognschauffører er hjemmefra, og dermed forbedre deres arbejdsforhold. Forslaget vil gøre det lettere for lastvognschauffører, som udfører transporter inden for Fællesskabet, at vende tilbage til deres udgangspunkt samt skabe klare retlige regler for kørselsrestriktioner i Fællesskabet. Forslaget fastlægger også et transparent, harmoniseret sæt regler for, hvilke lastvogne der er fritaget fra kørselsrestriktioner, hvilket muliggør en entydig anvendelse fra myndighedernes side i alle medlemsstater.

Hvis der ikke handles, forøges de ukoordinerede nationale og regionale kørselsrestriktioner. I tilfælde af manglende retlige rammer på EU-niveau lægges der hindringer i vejen for det indre markeds funktion, fordi friheden til at levere tjenesteydelser inden for transport indskrænkes. Medlemsstaterne i EU's periferi rammes desuden uforholdsmæssigt hårdt.

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

Et direktiv anses for at være det bedste instrument til at sikre, at de regler, som gælder for kørselsrestriktioner, harmoniseres yderligere af medlemsstaterne.

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

Der er behov for et detaljeret direktiv, da det er manglen på ensartede regler, der har skabt behovet for lovgivning på området.

## **C. FORSLAGETS ANVENDELSESOMRÅDE**

Direktivforslaget harmoniserer de forskellige kørselsrestriktioner for alle lastvogne, som gennemfører internationale transporter på bestemte veje inden for EU. Formålet med harmoniseringen er:

- at gøre det lettere at levere tjenesteydelser inden for transport, som gennemføres med lastvogne, der transporterer gods mellem to eller flere medlemsstater (internationale transporter inden for EU)
- at forbedre arbejdsforholdene for chauffører ved at fjerne tvungne stop ved grænserne på grund af kørselsrestriktioner, samtidig med at deres ret til hviletider i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 respekteres
- at give mulighed for at fordele godstrafikken bedre i løbet af ugen (i det mindste på hovedfærdselsårer) snarere end at koncentrere trafikken på visse dage og tidspunkter på grund af ukoordinerede kørselsrestriktioner
- at sikre, at kørselsrestriktioner ikke fører til tilfældig diskriminering eller er en skjult begrænsning af samhandlen mellem medlemsstaterne
- at sikre, at der anvendes transparente regler i hele EU, hvis der menes at være behov for køreforbud på bestemte vejstrækninger.

Forslaget giver fortsat nationale eller lokale myndigheder mulighed for at indføre køreforbud af længere varighed end det tidsrum, der er fastsat i direktivet, både på andre vejstrækninger end dem, der er en del af TEN-vejnettet, og for nationale transporter på disse udpegede vejstrækninger.

## **D. FORSLAGETS INDHOLD**

Artikel 1 fastlægger forslagens anvendelsesområde.

Artikel 2 definerer følgende udtryk:

- Lastvogn
- hovedfærdselsårer
- andre veje
- international transport
- nationale fri- og helligdage
- kørselsrestriktion
- bil
- last.

Artikel 3 fastlægger vilkårene for anvendelse af kørselsrestriktioner.

Artikel 4 udpeger de køretøjer, der er fritaget fra kørselsrestriktioner for hovedfærdselsårer.

Artikel 5 fastsætter en anmeldelsesprocedure for kørselsrestriktioner på hovedfærdselsårer.

Artikel 6 bestemmer, at Kommissionen hvert år skal udgive en rapport om kommende kørselsrestriktioner.

Artikel 7 fastsætter en procedure for tilpasning af direktivets bilag.

Artikel 8 nedsætter et udvalg, som foretager disse tilpasninger, og som godkender udvidelser af kørselsrestriktioner i henhold til artikel 3, stk. 6.

Artikel 9 fastsætter nationale sanktionsordninger.

Artikel 10 indeholder bestemmelser om direktivets gennemførelse som national lovgivning.

Bilag I indeholder bestemmelser vedrørende køretøjer, der er fritaget fra køreforbud.

Forslag til  
RÅDETS DIREKTIV  
om et transparent, harmoniseret sæt regler for  
kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport  
på bestemte vejstrækninger

---

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1, litra a), c) og d),

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>4</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>5</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C, i samarbejde med Europa-Parlamentet<sup>6</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- 1) Der findes i øjeblikket ingen harmoniserede EF-regler vedrørende kørselsrestriktioner for lastvogne på søndage samt nationale fri- og helligdage;
- 2) manglen på harmoniserede regler bevirker, at der er forskel på varigheden af kørselsrestriktioner og definitionen af, hvilke køretøjer der er fritaget fra restriktioner;
- 3) denne situation har betydelige negative virkninger for friheden til at levere tjenesteydelser inden for transport i Fællesskabet;
- 4) kørselsrestriktioner, som varierer fra medlemsstat til medlemsstat, gør det umuligt at gennemføre ud- og hjemture over længere strækninger uden for mange afbrydelser; Fællesskabets perifere områder rammes særlig hårdt og uforholdsmæssigt af sådanne kørselsrestriktioner på grund af deres geografiske placering;
- 5) målet for den påtænkte handling – indførelse af et transparent harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner, der sikrer, at de negative virkninger for friheden til at levere tjenesteydelser inden for transportsektoren – kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne; det kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 3 B, bedre opfyldes på fællesskabsplan; i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, handler Fællesskabet ved dette direktiv kun i det omfang, det er nødvendigt for at nå dette mål;

---

<sup>4</sup> EFT C

<sup>5</sup> EFT C

<sup>6</sup> EFT C

- 6) det er ønskeligt, navnlig inden for international transport, at de negative virkninger af kørselsrestriktioner afbødes mest muligt; bestemte veje, som er anført i afsnit 2 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet<sup>7</sup>, bør være åbne for internationale transporter; der bør kun indføres kørselsrestriktioner på disse veje inden for visse tidsrum på søndage og nationale fri- og helligdage; Kommissionen bør underrettes om sådanne kørselsrestriktioner;
- 7) et forbuds højst tilladte varighed bør kunne forlænges, hvis det kan begrundes med hensynet til miljømæssige eller sociale forhold eller trafiksikkerhedsforhold; en ansøgning om forlængelse bør behandles snarest muligt af Kommissionen, der bistås af et udvalg;
- 8) medlemsstaterne bør kunne indføre natlige kørselsrestriktioner for lastvogne, hvis støjmissioner overskrider EF-grænseværdierne; medlemsstaterne bør også kunne indføre kørselsrestriktioner for lastvogne, når der ventes usædvanlig tæt trafik, f.eks. i forbindelse med ferieperioder; Kommissionen skal underrettes om kørselsrestriktionerne;
- 9) i forbindelse med særlige miljøproblemer eller vejrforhold bør medlemsstater kunne pålægge lastvogne kørselsrestriktioner som led i miljøbeskyttelses- eller trafiksikkerhedsforanstaltninger; af praktiske grunde bør sådanne restriktioner kunne vedtages uden anmeldelse til Kommissionen;
- 10) der bør være ensartede regler i alle medlemsstater for, hvilke typer af lastvogne og transporter der er fritaget fra køreforbud;
- 11) i øjeblikket indføres kørselsrestriktioner på nationalt, regionalt eller lokalt niveau uden koordinering, hvorfor der bør indføres en ordning for anmeldelse af varighed og omfang af disse restriktioner; på grundlag af anmeldelserne bør Kommissionen udarbejde en årlig rapport til medlemsstaterne;
- 12) med henblik på at ændre bilaget og drøfte visse restriktioner, som skal indføres af medlemsstaterne, bør Kommissionen bistås af et rådgivende udvalg;
- 13) hver medlemsstat bør fastlægge, hvilke sanktioner der skal pålægges i tilfælde af overtrædelse af de bestemmelser, der vedtages med henblik på gennemførelse af dette direktiv -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

Ved dette direktiv indføres et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner i visse perioder for lastvogne, som gennemfører internationale transporter, på bestemte veje i Fællesskabet.

<sup>7</sup> EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1, berigtigelse offentliggjort i EFT L 15 af 17.1.1997, s. 1.

## Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) "lastvogn": alle motorkøretøjer med en totalvægt på 7,5 ton eller mere, som anvendes til godstransport
- b) "kørselsrestriktioner": kørselsforbud for lastvogne i visse perioder
- c) "hovedfærdselsårer": det vejnet, som er anført i afsnit 2 i bilag I til beslutning nr. 1692/96/EF
- d) "andre veje": alle andre veje end hovedfærdselsårer
- e) "international transport": transporter, som påbegyndes i én medlemsstat og afsluttes i en anden medlemsstat
- f) "nationale fri- og helligdage": alle dage, som en medlemsstat udpeger som fri- og helligdage
- g) "biler": motorkøretøjer i klasse M<sub>1</sub> som anført i bilag II til Rådets direktiv 70/156/EØF<sup>8</sup>
- h) "last": mindst 1 ton gods inklusive emballage.

## Artikel 3

1. Medlemsstaterne pålægger ikke lastvogne i international transport strengere kørselsrestriktioner end de restriktioner, der gælder for lastvogne, som udfører nationale transporter.
2. Medlemsstaterne kan indføre kørselsrestriktioner for alle lastvogne på søndage og nationale fri- og helligdage i tidsrummet fra kl. 7.00 til kl. 22.00 fra 1. oktober til 31. marts og fra kl. 7.00 til kl. 24.00 fra 1. april til 30. september.
3. Medlemsstaterne kan indføre kørselsrestriktioner om natten (fra kl. 22.00 til kl. 5.00) for alle lastvogne, som ikke overholder kravene vedrørende støjemissioner i Kommissionens direktiv 96/20/EF<sup>9</sup>.
4. På hovedfærdselsårer kan medlemsstaterne kun indføre kørselsrestriktioner, som går ud over de i stk. 2 og 3 omhandlede restriktioner, hvis lastvogne i international transport er fritaget fra disse ekstra kørselsrestriktioner.
5. På andre veje kan medlemsstaterne indføre kørselsrestriktioner, som går ud over de omhandlede restriktioner
6. Uanset bestemmelsen i stk. 4 kan medlemsstaterne ud over de i stk. 2 og 3 omhandlede restriktioner indføre kørselsrestriktioner for lastvogne, herunder lastvogne

<sup>8</sup> EFT L 42 af 23.2.1970.

<sup>9</sup> EFT L 92 af 13.4.1996, s. 23.

i international transport, hvis de dokumenterer, at disse supplerende restriktioner er berettigede ud fra hensyn til miljø, trafikikkerhed eller sociale forhold, under forudsætning af, at de har indhentet Kommissionens forudgående godkendelse efter proceduren i artikel 8.

Dokumentationen skal omfatte en analyse, som viser, at restriktionerne er rimelige set i forhold til alternative trafikstyringsforanstaltninger.

Dokumentationen skal desuden kvantificere virkningen af de supplerende restriktioner på grundlag af et eller flere af følgende kriterier:

- a) statistikker og/eller skøn, både med og uden lastvognstrafik, over trafiktæthed i weekender på forskellige tider af året (sommer, vinter, ferieperioder) og den mulige virkning på trafikbelastningen
  - b) statistikker og/eller skøn, både med og uden lastvognstrafik, over antallet af trafikulykker både i perioder, hvor ekstrarestriktionerne skal gælde, og i perioder, hvor der ikke gælder restriktioner
  - c) data og/eller skøn over hvor meget emissionen af forurenende luftarter nedbringes af supplerende restriktioner, herunder forbuds negative virkning på emissionerne fra trafik, som kører uden om forbudsområdet, og trafik, som er koncentreret i perioder af ugen, hvor der ikke gælder restriktioner
  - d) social analyse af virkningen af supplerende restriktioner på de gennemsnitlige arbejdsforhold for førere af lastvogne, der er registreret i medlemsstater, hvor der gælder restriktioner, og i de andre medlemsstater, under hensyntagen til gældende EF-retsfor skrifter på dette område.
- 7) Uanset bestemmelsen i stk. 4 kan medlemsstaterne på hovedfærdselsårer indføre særlige restriktioner for lastvogne, herunder også lastvogne i international transport, på dage og vejstrækninger, hvor:
- a) der forventes usædvanlig høj trafiktæthed, f.eks. i ferieperioder
  - b) der gælder køreforbud for biler i en begrænset periode, navnlig af miljøhensyn
  - c) der er behov for restriktioner i forbindelse med vedligeholdelse af infrastrukturen
  - d) der er behov for restriktioner på grund af særlige vejrforhold.

#### Artikel 4

De i bilaget nævnte lastvogne og/eller særlige transportere fritages for de kørselsrestriktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, stk. 5, stk. 6 og stk. 7, litra a).



## Artikel 5

1. Medlemsstater, som ønsker at indføre supplerende kørselsrestriktioner i henhold til artikel 3, stk. 6, forelægger en anmodning herom for Kommissionen.

Kommissionen træffer afgørelse om hver anmodning efter proceduren i artikel 8 senest to måneder efter modtagelsen af anmodningen.

2. Medlemsstater, som ønsker at indføre kørselsrestriktioner i henhold til artikel 3, stk. 2, stk. 3 og stk. 7, litra a), underretter Kommissionen om det nøjagtige omfang af restriktionerne, herunder de nationale fri- og helligdage, hvor kørselsrestriktionerne skal gælde.

## Artikel 6

Kommissionen udarbejder på grundlag af oplysninger modtaget i henhold til artikel 5 hvert år senest den 30. november en rapport for det kommende år om, hvilke kørselsrestriktioner der er tilladt efter artikel 3, stk. 2, stk. 3, stk. 6 og stk. 7, litra a), for lastvogne, som gennemfører internationale transporter på det transeuropæiske vejnet.

## Artikel 7

Ændringer, som er nødvendige for at tilpasse bilaget, vedtages efter proceduren i artikel 8.

## Artikel 8

Kommissionen bistås af et udvalg af rådgivende karakter, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

## Artikel 9

Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages for at efterkomme dette direktiv, og de træffer alle nødvendige foranstaltninger til sikring af, at disse bestemmelser finder anvendelse. De således fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de relevante bestemmelser senest på den i artikel 10, stk. 1, første afsnit, anførte dato og meddeler alle efterfølgende ændringer snarest muligt.

## Artikel 10

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1998. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til nærværende direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne anvender disse love og administrative bestemmelser fra den 1. juli 1999.

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

## Artikel 11

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

## Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

## BILAG

### Transporter/køretøjstyper, der er fritaget fra kørselsrestriktioner

Køretøjer, som udfører kombineret godstransport som fastlagt i Rådets direktiv 92/106/EØF<sup>10</sup>

Certificerede ATP-køretøjer<sup>11</sup> med en last, der i henhold til ATP-traktaten klassificeres som letfordærlige fødevarer

Certificerede ATP-køletankvogne til transport af mælk

Køretøjer med en last af letfordærlige frugter eller grønsager

Køretøjer med særlig store laster, som fastlagt i artikel 4, stk. 3, i Rådets direktiv 96/53/EF<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> EFT L 368 af 17.12.1992, s. 58.

<sup>11</sup> Som fastlagt i FN/ECE-traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport (ATP).

<sup>12</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.