

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1388)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	20. juli 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat om 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet. KOM (2000) 137, endelig.

Dato: 20. juli 2000

Løbenr.: TM0162

Supplerende grundnotat vedrørende 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet. KOM(2000) 137, endelig.

Der henvises til grundnotat af 23. maj 2000.

1. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af de berørte organisationer:

Amtsrådsforeningen, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Politimestre i Danmark, HT, Kommunernes Landsforening, Specialarbejderforbundet i Danmark.

Følgende organisationer har ikke svaret:

De Danske Bilimportører.

Følgende organisationer har ingen bemærkninger til forslaget:

Dansk Transport og Logistik, FDM

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Amtsrådsforeningen anfører, at for vejbestyrelserne vil indførelse af 15 m busser og deres større udsving uden nogen tilladelsesordning medføre udgiftskrævende ombygninger m.v. af buslommer, busterminaler, snævre byggenemfarter, rundkørsler og kryds. For den kollektive trafik kan 15 m busser have fordele for busser i rutetrafik, hvor busstørrelsen kan udskyde indsættelse af dubleringsbus. De suden kan der indføres lav bagperron (handicapvenlighed m.v.) uden reduktion af siddepladsantallet. Amtsrådsforeningen fremhæver bekendtgørelse nr. 367 af 2. juni 1997 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, hvorefter vejbestyrelsen i hvert enkelt tilfælde skal give tilladelse til rutekørsel med andre busser end almindelige 12 m busser med maksimalt 0,8 m bagendeudsving. Lange busser i turistfart bliver lo vlige som følge af direktivforslaget. De er ikke omfattet af tilladelsesordningen og kan blive et problem, hvor pladsforholdene er meget snævre. Såfremt direktivet fremmes, lægger Amtsrådsforeningen vægt på, at den nuværende tilladelsesordning for busser i lokal eller regional rutekørsel videreføres for busser, der er længere end 12 m.

Danmarks Automobilforhandler Forening har ingen bemærkninger til det aktuelle direktivforslag, men DAF foreslår, at den danske regel om at overhænget bagtil ikke må overstige 65% af akselafstanden tages op til revision.

Dansk Cyklist Forbund anfører, at det må forventes, at udsvinget med såvel forenden som bagenden af bussen vil blive øget ved vendinger i takt med den øgede længde. Dette understreger, som anført i bemærkningerne til forslaget, at der bør lægges særlig vægt på sikkerheden for de bløde trafikanter. Dansk Cyklist Forbund anfører derfor betimeligheden af, at det i forbindelse med forslaget gennemførelse og iværksættelse indskærpes over for de lokale myndigheder, at det lokale vejnet gennemgås med henblik på at sætte begrænsninger for særligt lange eller tunge køretøjer.

Danske Busvognmænd ønsker, at Danmark arbejder intenst på at få vedtaget forslaget i sin nuværende form. Danske Busvognmænd er af den opfattelse, at forslagets nuværende ordlyd netop imødekommer de tekniske indvendinger, der tidligere har været fremsat fra dansk side. Så vidt Danske Busvognmænd er orienteret, har kørsel med 13,7 m busser ikke givet anledning til problemer, heller ikke vedrørende venderadier og bagendeudsving. Det vil for Danske Busvognmænd være særdeles kærkomment, om der i hele EU bliver fastsat en fælles norm for busser længde på 15 m. En sådan norm vil udelukke al diskussion om ulige konkurrenceforhold. Danske Busvognmænd er i dag vidende om, at svenske vognmænd udfører ikke bare transitkørsel gennem Danmark med 15 m busser, men også foretager opsamling af danske rejsende, der skal sydpå. Dette er konkurrencemæssigt helt uacceptabelt, og Danske Busvognmænd hilser derfor en fælles norm på 15 m velkommen.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser fremhæver, at den gældende danske bestemmelse om at almindelige bussers længde ikke må overskride 13,7 m har en negativ indflydelse på danske busselskabers konkurrenceevne i forhold til især Tyskland, hvor en maksimal længde på 15 m tillades i dag. Der kan medtages flere passagerer i en 15 m bus end i en 13,7 m bus, hvilket har stor indflydelse på busselskabernes økonomi. Efter Foreningen Danske Ekspresbussers mening er direktivforslagets krav om mindst tre aksler for at længden kan overstige 12 m unødigt restriktiv, idet det er muligt at fremstille busser på over 12 meters længde, uden at det højst tilladte akseltryk overskrides.

Forbrugerrådet er enig i, at der kan være behov for ensartede regler på dette område af hensyn til det generelle sikkerhedsniveau og under hensyn til den fri bevægelighed i det indre marked. Imidlertid er der det særlige hensyn til de såkaldte "bløde trafikanter", som bør overvejes. Busser på op til 15 meters længde har større bagendeudsving end kortere busser, og derfor udgør de en større sikkerhedsrisiko, når de skal manøvrere rundt i de mindre gader i f.eks. bykerner. Derfor hæfter Forbrugerrådet sig ved, at direktivforslaget ligger indenfor de krav til svingbælte og bagendeudsving, som er fastsat i de gældende danske regler.

Foreningen af Politimestre i Danmark har betænkeligheder ved at dimensionerne for almindelige busser tillades forøget under hensyn til problemer med bagendeudsving under drejning. Foreningen anbefaler, at de nuværende danske dimensionsgrænser fastholdes.

HT har søgt om tilladelse til kørsel med 15 m busser siden 1993 og udtrykker derfor glæde over, at der nu åbnes mulighed for indsættelse af disse bustyper. HT anfører, at direktivforslagets krav om at busser på over 12 m altid skal have mere end to aksler vil mindske busproducenternes incitament til at udvikle lettere og dermed mere brændstoføkonomiske busser. Desuden giver en ekstra aksel to ekstra hjulkasser, hvilket i mange tilfælde forringer kvaliteten af passagerkabinen.

Kommunernes Landsforening ser ingen kommunale fordele ved at tillade øgede dimensioner på busser, idet det efter KL's opfattelse vil forringe færdselssikkerheden og øge slitagen på vejene.

SID anfører, at forbundet støtter direktivforslagets bestemmelser om 15 meters maksimallængde, mindst 3 aksler på 15 m busser, og reglen om at en eventuel skiboks skal medregnes i bussens længde.

2. Samfundsøkonomiske konsekvenser

15 m busserne vil især på ruter med mange rejsende kunne medføre reducerede driftsomkostninger, idet 15 m busserne har større passagerkapacitet end 13,7 m busserne og dermed vil kunne udskyde indsættelse af dubleringsbus. Den gældende danske grænse på 13,7 m har negativ indflydelse på danske busvirksomheders

konkurrenceevne i forhold til især Tyskland og Sverige, hvor kørsel med 15 m busser tillades. Forslaget vil således gavne de danske busvirksomheders konkurrenceevne i forhold til udlandet.