

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 711)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	30. januar 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende ændret forslag til Rådets og Parlamentets direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger, KOM (2000) 759.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 29. januar 2001

Løbenr. TM0184

Grundnotat vedrørende ændret forslag til Rådets og Parlamentets direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (COM (2000) 759).

Resumé

Forslaget indebærer, at medlemslandene har mulighed for at indføre kørselsrestriktioner på det overordnede vejnet ("TEN-R-veje") om vinteren mellem lørdag kl. 22.00 og søndag kl. 22.00 og om sommeren mellem lørdag kl. 7.00 og søndag kl. 22.00. Medlemslandene kan indføre yderligere restriktioner, såfremt international godstransport undtages herfra. Eksisterende kørselsrestriktioner kan opretholdes, men ændringer i disse skal gennemføres i overensstemmelse med reglerne i forslaget.

1. Baggrund

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 71 og skal vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Der findes i øjeblikket ingen EU-lovgivning om kørselsrestriktioner for lastvogne. I øjeblikket kan EU-medlemsstaterne således frit indføre kørselsrestriktioner på deres eget område, forudsat at reglerne ikke er diskriminerende. De

eksisterende kørselsforbud varierer fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket vanskeliggør kørsel over længere distancer uden omfattende afbrydelser.

I maj 1998 fremlagde Kommissionen et forslag til Rådet om et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (KOM (1998) 115 final).

Et stort mindretal af medlemsstaterne tilkendegav deres modstand mod forslaget, hvilket ifølge Kommissionen skyldtes, at det oprindelige forslag ikke blev klart forstået.

2. Kommissionens reviderede forslag.

På baggrund heraf har Kommissionen revideret forslaget med henblik på at lave et for medlemsstaterne mere acceptabelt og for borgerne mere forståeligt forslag.

Det reviderede forslag omfatter kun international godstransport på det Transeuropæiske Netværk (TEN-R). Medlemsstaterne vil fortsat have retten til at fastsætte ubegrænsede kørselsrestriktioner for alle andre veje end "TEN-R-veje" og for al national transport.

Forslaget har følgende indhold:

Det foreslås, at medlemslandene kan indføre kørselsrestriktioner for tunge køretøjer på "TEN-R-veje" i weekends om vinteren fra lørdag kl. 22.00 til søndag kl. 22.00 og i sommerperioden fra kl. 07.00 om lørdagen og {{SPA}} om ønsket {{SPA}} uafbrudt til kl. 22.00 søndag aften eller mellem kl. 22.00 umiddelbart før en offentlig ferie til kl. 22.00 på selve dagen af en offentlig ferie.

Medlemsstaterne må ikke indføre kørselsrestriktioner på tunge køretøjer i international transport, som er strengere end for køretøjer i national transport.

Medlemslandene kan opretholde de restriktioner, som var trådt i kraft den 1. november 2000, og som er strengere end de i forslaget fastsatte restriktioner. Fremtidige ændringer af sådanne restriktioner kan kun gennemføres i overensstemmelse med reglerne i forslaget.

Medlemslandene kan gennemføre yderligere restriktioner, såfremt international godstransport undtages herfra. Kommissionen skal {{SPA}} med assistance af en komité {{SPA}} undersøge en medlemsstats anmodning om en sådan udvidelse inden for 2 måneder.

Medlemsstater skal kunne begrænse godstransport (om natten), såfremt støjen overskrider de af fællesskabet fastsatte grænser. Endvidere kan restriktionerne forlænges i særlige tilfælde begrundet i miljøforhold, trafikikkerhed og sociale hensyn. Kommissionens godkendelse til at indføre restriktionerne skal indhentes, ligesom tiltagene skal indeholde en analyse, som retfærdiggør, at restriktionerne er proportionelle i forhold til alternative trafikreguleringer. Endvidere skal effekten heraf kvantificeres på basis af en række nærmere angivne kriterier.

Endelig kan medlemslandene gennemføre særlige restriktioner på dage og på veje, hvor der er særlig tæt trafik, f.eks. på grund af ferie, særlige miljøforhold, vejvedligeholdelse eller vejforhold.

Herudover indeholder forslaget bestemmelser om Kommissionens godkendelse af restriktioner, udarbejdelse af årlige rapporter, nedsættelse af komité, bilag til forslaget med angivelse af hvilke køretøjstyper og transporter, som skal undtages fra restriktioner, samt bestemmelser om sanktioner.

2. Gældende dansk ret

Der findes ingen kørselsrestriktioner i Danmark. Færdselsloven indeholder ikke mulighed for indførelse af generelle landsdækkende kørselsforbud for lastbiler på f.eks. søn- og helligdage.

3. Høring.

I forbindelse med Kommissionens forslag i 1998 blev der foretaget en høring af de relevante parter, og den viste {{SPA}} trods et ønske fra vognmandserhvervets side, om at international transport som udgangspunkt skal være friholdt for kørselsforbud - opbakning til at kørselsforbud kun må gælde i bestemte tidsrum, der er ensartet i alle lande. Forslaget blev således støttet bl.a. ud fra en betragtning om det ønskværdige i, at kørselsrestriktionerne bliver transparente for erhvervslivet og de europæiske transportvirksomheder.

Trafikministeriet har i forbindelse med Kommissionens reviderede forslag foretaget en ny høring af de berørte organisationer: Dansk Transport og Logistik (DTL), Erhvervenes Transportudvalg (ETU), Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Det Danske Handelskammer.

Følgende organisationer har bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan som udgangspunkt støtte indførelsen af harmoniserede regler på dette område.

DTL finder dog, at det reviderede forslag er mindre optimalt end Kommissionens oprindelige forslag.

DTL bemærker, at kørselsforbud virker handelshindrende for stater beliggende i fællesskabets randområder, herunder særligt de nordiske lande, idet eksempelvis levering mandag morgen ofte umuliggøres for danske erhvervs- og transportvirksomheder. Restriktionerne medfører derfor, at virksomheder placeret mere centralt i Europa får en konkurrencefordel frem for eksempelvis danske.

DTL finder på baggrund heraf, at en række ændringer bør indføjes i forslaget, bl.a. at kørselsforbud på søndage i vinterperioden og på helligdage bør indskrænkes til perioden søndag kl. 00.00 til søndag kl. 22.00 og i sommerperioden til perioden søndag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

Det skal sikres, at medlemsstaterne benytter samme krav til dokumentation af lydemissioner, samt at der i forbindelse med kørselsforbud af miljømæssige årsager indføres specifikke bestemmelser om, hvilke luftemissioner, der betegnes som skadelige. Det skal i forbindelse med kørselsforbud under vedligeholdelse af infrastruktur præciseres, at der skal være tale om reparationsarbejde, der ubetinget nødvendiggør lukning af vej en. Ligesom kørselsforbud på grund af særligt vejrlig for at undgå misbrug skal være begrundet i vejrforhold, der er til direkte fare for infrastrukturen eller køretøjerne.

De generelle undtagelser bør udvides til også at omfatte transport af levende dyr.

Endelig bør der indføjes en kompetence til Kommissionen til at forbyde restriktioner, der virker konkurrenceforvridende, diskriminerende eller fremstår som en teknisk handelshindring.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) finder, at såvel af logistiske som miljømæssige årsager helst, at der ikke var kørselsrestriktioner, men har forståelse for, at der med de nuværende restriktioner bør skabes en harmonisering for at undgå de skadelige virkninger, som ukoordinerede kørselsrestriktioner påfører det indre marked.

Som ETU finder, at også transport af potteplanter bør undtages fra kørselsrestriktioner.

Det specifikke problem for danske blomsterproducenter er, at de pga. kørselsforbud i Tyskland om søndagen ikke vil kunne nå visse af de tyske markeder med potteplanter, hvis de først må begynde transporten søndag kl. 22.00.

ETU finder, at dette er konkurrenceforvridende i forhold til hollandske blomsterproducenter, der ikke har det samme tidsmæssige problem med at kunne nå samme dele af det tyske marked. Kørselsrestriktionen må således opfattes som en teknisk handelshindring.

Det har hidtil været praksis, at den delstat, hvor transport kører ind i Tyskland, har givet en fritagelse for kørselsforbuddet. ETU frygter, at direktivforslaget bevirker, at det ikke vil være tilfældet fremover.

4. Lovgivnings- og statsfinansielle konsekvenser.

Indførelse af kørselsrestriktioner i Danmark som reguleret i direktivet vil kræve lovændring.

Forslaget har ingen statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Begrænsning af eller øget gennemsigtighed i kørselsrestriktionerne vil medføre positive økonomiske konsekvenser for transporterhvervet ved kørsel i udlandet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at formålet med forslaget bl.a. er at reducere de negative konsekvenser for friheden til at transportere gods. Da det ikke i tilstrækkelig grad kan opnås af medlemsstaterne selv, har det været nødvendigt at

fremsætte nærværende forslag til direktiv, som ikke går ud over, hvad der er nødvendigt i henhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 1999 og den 15. december 2000. Der henvises tillige til grundnotat af 17. juli 1998 vedrørende KOM (98)115.