

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. Generelt

Situationen i dag

Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet [1] blev vedtaget den 10. februar 1992. I direktivet kræves der hastighedsbegrænsende anordninger i køretøjer i klasse M3 med en totalvægt over 10 ton og i køretøjer i klasse N3, hvor køretøjsklasserne M3 og N3 er defineret i bilag II til direktiv 70/156/EØF [2]. I præambelen til direktiv 92/6/EØF anføres det, at der i første fase kun stilles krav til de største motorkøretøjer, som er dem, der i størst omfang indgår i international transport. Dernæst kan kravene udvides til også at omfatte mindre køretøjsklasser, afhængigt af de tekniske muligheder og medlemsstaternes erfaringer.

[1] EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27.

[2] Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1) med senere ændringer.

I medfør af direktivet indførtes obligatorisk montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i hele EU i følgende tre faser:

* fra 1. januar 1994 for fabriksnye køretøjer

* fra 1. januar 1995 for køretøjer i international transport, registreret mellem 1. januar 1988 og 1. januar 1994

* fra 1. januar 1996 for alle køretøjer, der var registreret den 1. januar 1988 eller senere.

Artikel 2 i direktivet kræver, at der skal være monteret hastighedsbegrænsende anordninger i motorkøretøjer af klasse M3, indstillet til en maksimumshastighed på 100 km/t, og artikel 3 kræver, at der skal være monteret hastighedsbegrænsende anordninger i motorkøretøjer af klasse N3, indstillet til en maksimumshastighed på 90 km/t.

Artikel 6 i direktivet rummer nogle undtagelser, idet artikel 2 og 3 ikke anvendes på motorkøretøjer, der benyttes af væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og lignende nødtjenester samt ordensmagten, og heller på motorkøretøjer

- der som følge af deres konstruktion ikke kan køre hurtigere end de i artikel 2 og 3 nævnte hastigheder

- der anvendes på vej med henblik på videnskabelige forsøg

- der kun benyttes til offentlige tjenesteydelser i byområder.

De tekniske forskrifter for typegodkendelse af hastighedsbegrænsende anordninger er fastsat i direktiv 92/24/EØF af 31. marts 1992 om hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser [3].

[3] EFT L 129 af 14.5.1992, s. 154.

Kommissionen har forelagt Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af direktiv 92/6/EØF. Rapporten bygger på undersøgelser og medlemsstaternes erfaringer.

I rapporten behandles forskellige spørgsmål i forbindelse med hastighedsbegrænsende anordninger. Et af spørgsmålene er udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF til også at omfatte mindre køretøjsklasser.

B. Begrundelse af forslaget

I. Nærhedsprincippet

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

Formålet med denne ændring af direktiv 92/6/EØF er at udvide dets anvendelsesområde, således at der indføres hastighedsbegrænsende anordninger i køretøjer i klasse M2 og M3 med tilladt totalvægt på op til 10 ton (busser og lastbiler) og i klasse N2 (lastbiler med tilladt totalvægt over 3,5 ton).

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

Kompetencen er delt med medlemsstaterne: artikel 71, stk. 1, litra c.

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

Direktiv 92/6/EØF er rettet til medlemsstaterne.

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

Der foreligger allerede fællesskabslovgivning. Problemet løses derfor mest effektivt ved en ændring af fællesskabslovgivningen.

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

Indførelse af hastighedsbegrænsende anordninger vil gavne såvel trafiksikkerheden som miljøet. Det kan ikke ske på harmoniseret vis, hvis det overlades til medlemsstaterne.

Forholder man sig passiv, vil disse fordele gå tabt, og konkurrencen mellem operatører i forskellige medlemsstater bliver forvredet.

f) Hvilke handlemuligheder råder EF over (henstillinger, finansiel støtte, regulering, gensidig anerkendelse)-

Ændring af et gældende direktiv er den eneste måde, hvorpå dets anvendelsesområde kan udvides.

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

Ændring af et gældende direktiv er tilstrækkelig til at udvide dets anvendelsesområde.

II. Harmonisering af vilkårene

En ændring af direktiv 92/6/EØF medfører ikke en ændring af harmoniseringsgraden, som Fællesskabet har fastlagt for transport af farligt gods ad vej.

III. Sammenhæng med Fællesskabets øvrige politikker

En ændring af direktiv 92/6/EØF har ingen indflydelse på Fællesskabets øvrige politikker.

C. Forslagets formål

Dette forslag til ændring af direktiv 92/6/EØF har til formål er at indføre hastighedsbegrænsende anordninger i køretøjer i klasse M2 og M3 med tilladt totalvægt på op til 10 ton (busser og lastbiler) og i klasse N2 (lastbiler med tilladt totalvægt over 3,5 ton).

Forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen yderligere og er i overensstemmelse med Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om

gennemførelsen af direktiv 92/6/EØF, meddelelsen om trafiksikkerhed [4], Rådets resolution af 26. juni 2000 om større trafiksikkerhed [5] og Europa-Parlamentets beslutning af 18. januar 2001 om meddelelsen om trafiksikkerhed [6].

[4] Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - Trafiksikkerhed: hovedopgaver i EU - Statusrapport og prioritering af foranstaltninger, KOM(2000) 125 endelig udgave af 17.3.2000, endnu ikke offentliggjort.

[5] EFT C 218 af 31.7.2000, s. 1.

[6] EFT C , , s. .

D. Forslagets indhold

Artikel 1 rummer de påtænkte ændringer af direktiv 92/6/EØF.

I stk. 1 udvides anvendelsesområdet, således at direktivet kommer til at omfatte alle køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3.

Med stk. 2 omfattes alle køretøjer i klasse M2 og M3 med en maksimalhastighed på 100 km/h.

Med stk. 3 omfattes alle køretøjer i klasse N2 med en maksimalhastighed på 90 km/h.

Stk. 4 indeholder bestemmelser om gradvis indførelse af de hastighedsbegrænsende anordninger, først i fabriksnye køretøjer fra 1.1.2004, og derefter eftermontering i køretøjer, der er registreret efter 1.1.2001, senest 1.1.2006.

Artikel 2, 3 og 4 indeholder bestemmelser om medlemsstaternes gennemførelse og ikrafttræden af dette direktiv om ændring af direktiv 92/6/EØF.

2001/aaaa (COD)

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer 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 Kommissionen [7],

[7] EFT C , s. .

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [8],

[8] EFT C , s. .

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [9],

[9] EFT C , s. .

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251 [10], og

[10] EFT C , s. .

ud fra følgende betragtninger:

(1) Trafiksikkerhed og transportrelaterede miljøspørgsmål har kolossal betydning for opnåelse af bæredygtig mobilitet.

(2) Det er påvist, at hastighedsbegrænsende anordninger til motorkøretøjer i de store klasser har en positiv virkning for både trafiksikkerheden og miljøbeskyttelsen.

(3) Forskningsresultater har vist, at der kan opnås yderligere forbedringer på disse områder, hvis montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger også gøres obligatorisk for mindre motorkøretøjsklasser.

(4) I Rådets direktiv 92/6/EØF anføres det, at afhængigt af de tekniske muligheder og erfaringer i medlemsstaterne kan kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger udvides til også at omfatte lettere klasser af erhvervskøretøjer.

(5) I Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om hovedopgaverne inden for trafiksikkerheden i EU [11] var en udvidelse af direktiv 92/6/EØF til også at omfatte lettere motorkøretøjer en af prioriteterne.

[11] KOM(2000) 125 endelig udgave af 17.3.2000, endnu ikke offentliggjort.

(6) Med den nuværende teknologi kan der for hastighedsbegrænsende anordninger gælde en tolerance på mindre end 5 km/h. Indstilling af hastighedsbegrænsende anordninger bør finde sted på grundlag af den i dag opnåelige tekniske nøjagtighed, idet der tages højde for en vis målefejl.

(7) I overensstemmelse med subsidaritets- og proportionalitetsprincipperne, som fastsat i traktatens artikel 5, kan målsætningerne for den foreslåede foranstaltning, nemlig indførelse af ændringer i Fællesskabsdækkende systemer for montering og brug af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af store køretøjer, ikke i tilstrækkelig grad opnås af medlemsstaterne alene, men bedre opnås af Fællesskabet på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Dette direktiv er begrænset til mindstekrav for at nå de pågældende mål og går ikke videre, end det er nødvendigt med henblik herpå.

(8) Direktiv 92/6/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 92/6/EØF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

I dette direktiv forstås ved "motorkøretøj" ethvert motordrevet køretøj, som tilhører klasse M2, M3, N2 eller N3, og som er bestemt til færdsel på vej, med mindst fire hjul og en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på mere end 25 km/t.

Klasse M2, M3, N2 og N3 defineres som anført i bilag II til direktiv 70/156/EØF [12]."

[12] EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1, bilag II, som fastsat i Rådets direktiv 92/53/EØF, EFT L 225 af 10.8.1992, s. 1.

2. I artikel 2 erstattes udtrykket "klasse M3" af udtrykket "klasse M2 og M3".

3. Artikel 3, stk. 1, affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på, at motorkøretøjer af klasse N2 og N3 kun benyttes på vej, hvis der herpå er monteret en hastighedsbegrænsende anordning, der er således indstillet, at køretøjets hastighed ikke kan blive større end 90 km/h. Anordningens maksimumshastighed indstilles til 85km/h, når den tekniske tolerance er den højest tilladte, dvs. 5 km/h; hvis den tekniske tolerance er mindre end 5 km/h, indstilles anordningens maksimumshastighed således, at den faktiske hastighed ikke kan blive større end 90 km/h."

4. Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

1. Artikel 2 og 3 gælder for motorkøretøjer i klasse M3 med en totalmasse på over 10 ton og motorkøretøjer i klasse N3, som er registreret den 1. januar 1994 eller senere.

2. Artikel 2 og 3 gælder for andre motorkøretøjer, der registreres fra den 1. januar 2004.

3. Artikel 2 og 3 gælder med virkning fra senest den 1. januar 1995 for motorkøretøjer i klasse M3 med en totalmasse på over 10 ton og motorkøretøjer i klasse N3, som er registreret mellem den 1. januar 1988 og den 1. januar 1994.

4. Artikel 2 og 3 gælder med virkning fra senest den 1. januar 2005 for andre motorkøretøjer, der registreres mellem den 1. januar 2001 og den 1. januar 2004.

5. Når disse køretøjer udelukkende anvendes til indenlandsk kørsel, kan artikel 2 og 3 dog finde anvendelse senest fra den 1. januar 1996, for så vidt angår motorkøretøjer i klasse M3 med en totalmasse på over 10 ton og motorkøretøjer i klasse N3, og fra den 1. januar 2006, for så vidt angår andre motorkøretøjer."

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2003. 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 denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

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 På Rådets vegne

Formand Formand