

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 171 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets  
Europaudvalg og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tlf. +45 33 92 00 00  
Fax +45 31 54 05 33  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 3 00 18 06



Bilag  
1

Kontor  
N.1

Journal nr.  
400.C.2-0

Dato  
14. november 1997

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads (busser), og om ændring af direktiv 70/156/EØF, KOM(97)276.

*Marianne Jelved*

# Trafikministeriet

Nytorv 11-13 1450 København K

4. kontor

Tlf.: 33 92 33 55 · Telex 22275 Tram dk · Telefax: 33 93 27 80 · Giro 3 00 27 64 · Eksp.: ma-to 8.30-16 fr 8.30-15.30

Dato 13. november 1997  
J.nr. 1997-8121-10  
Deres Ref.  
Sagsbeh. EMC

**Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads (busser), og om ændring af direktiv 70/156/EØF, KOM (97) 276.**

## 1. Baggrund og indhold.

Direktivforslaget er fremsat den 17. oktober 1997 under henvisning til Traktatens artikel 100 A og vedtages efter artikel 189 B, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Direktivforslaget er et af særdirektiverne under den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF, og har til formål at udvide ordningen med EF-typegodkendelse af motorkøretøjer til også at omfatte busser.

Der er tale om optionel harmonisering. Det vil sige, at fabrikanten kan vælge at lade køretøjet EF-typegodkende med ret til fri markedsføring eller at lade køretøjet nationalt typegodkende.

Direktivforslaget omfatter såvel mindre busser (indrettet til højst 22 passagerer) som mellemstore og store busser (indrettet til flere end 22 passagerer).

Direktivforslaget vedrører *dels* de sikkerhedsmæssige forhold (herunder f. eks. antallet af og adgangen til nødudgange, buskonstruktionens styrke og stabilitet i tilfælde af væltning m.v.), *dels* de komfortmæssige forhold (f.eks. om sædebredde- og afstand samt loftshøjde i gangarealer).

Efter direktivforslaget skal busser indrettet til mere end 22 passagerer, og som benyttes på faste ruter (efter køreplan) i og mellem byområder, tillige være forsynet

med særlige indretninger/udstyr til lettelse af adgangen til og fra bussen for bevægelseshæmmede passagerer (herunder passagerer, der benytter kørestol) samt være indrettet med (mindst 2) pladser til passagerer i kørestol og anordninger til fastholdelse af kørestolene.

## **2. Gældende dansk ret.**

De danske regler om bussers indretning og udstyr findes i bekendtgørelse nr. 34 af 15. januar 1997 om særlige krav til busser og i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om Detailforskrifter for Køretøjer 1997.

## **3. Høring.**

Færdselsstyrelsen har iværksat en høring af de berørte myndigheder og organisationer:

Forenede Danske Motorejere (FDM), De Danske Bilimportører (DBI), Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening, SID, Forbrugerrådet, Arbejdsgiverforeningen for handel, transport og service, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Foreningen af Danske Vognfabriker, Sammenslutningen af Karrosseribyggere & Autooprettere i Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Hjælpemiddelinstitutet, Dansk Handicap Forbund, Det Centrale Handicapråd, De Samvirkende Invalideorganisationer, Combus A/S, Hovedstadens Trafikselskab HT, Scania Busser Silkeborg A/S, Evobus Danmark A/S, V. Brøndum A/S, Jany Scandinavia Autotextiles A/S, samt FERRO International A/S.

Høringen forventes afsluttet primo december 1997. Der vil herefter blive fremsendt et supplerende notat.

## **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.**

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser og skønnes for nuværende ikke at have nogen statsfinansielle konsekvenser.

## **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.**

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

**6. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg.**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.