



Bruxelles, den 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende**

**Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om
ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 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**

(EØS-relevant tekst)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 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

(EØS-relevant tekst)

1. SAGSFORLØB

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):	16. april 2013
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	11. juli 2013
Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget:	15. april 2014
Ændret forslag fremsendt:	Ikke relevant
Rådets holdning vedtaget:	5. juni 2014

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Ved direktiv 96/53/EF fastsættes de størst tilladte dimensioner for tunge godskøretøjer og busser i international trafik og deres største tilladte vægt i international trafik (medlemsstaterne har lov til at overskride disse dimensioner eller vægt i national trafik på visse betingelser).

Hovedformålet med ændringen er at gøre tunge godskøretøjer og busser grønnere og sikrere ved at tillade dispensationer for vægt og dimensioner på bestemte betingelser og i visse tilfælde, hvor forbedringer i øjeblikket hindres af de begrænsninger, der er fastsat i direktivet. Grønnere lastbiler forventes at medføre en forbedring af brændstoffektiviteten på ca. 7-10 % og en tilsvarende reduktion i udledningen af CO₂ og drivhusgasser. Sikrere tunge godskøretøjer kunne redde op til 500 menneskeliv om året – primært blandt bløde trafikanter såsom fodgængere og cyklister i byområder.

Kommissionens forslag tilsigter bl.a. at:

- lette den aerodynamiske strømning af køretøjer: ved at tillade en udvidelse af længden for at konstruere mere aerodynamiske førerhuse. Disse intelligente førerhuse vil også øge førerens udsyn og forbedre energioptagelsen i ulykkestilfælde. Med forslaget tillades det også at bruge aerodynamiske finner, som fastgøres bag på påhængsvogne, sættevogne eller lastbiler – sådanne finner er klar til markedsføring

og udbredes stadig mere, f.eks. i USA. Det foreslåede direktiv indeholder ingen bestemmelser om forøgelse af læsekapaciteten

- *tillade en vægtforøgelse for hybride eller eldrevne køretøjer på op til 1 ton*
- *indføre bestemmelser vedrørende håndhævelsen*, idet andelen af køretøjer, for hvilke der konstateres overvægt ved kontrol, er betænkeligt høj. I de nye bestemmelser opfordres der til at anvende vægtfølere om bord på lastbiler og ibrugtagne stationer, der kan veje køretøjer under gennemkørsel, på vejene, samtidig med at medlemsstaterne forpligtes til at udføre et antal kontroller, som fastlægges i forhold til trafikmængden
- *indføre solidarisk hæftelse mellem afskiber og transportør, hvis der konstateres overvægt i forbindelse med vejtransport (hvis afskiberens oplysninger er mangelfulde eller vildledende)*
- *lette intermodal transport af containere ved at give en dispensation på op til 44 tons og yderligere 15 centimeter i den største længde ved transport af 45 fods containere og veksellad i intermodal transport*
- *tillade yderligere 1 ton for busser for at tage hensyn til, at vægten af passagerer og deres bagage stiger.*

Ud over ovennævnte hovedmål med ændringen afspejlede Kommissionens forslag også Kommissionens præcisering til Europa-Parlamentet¹ angående spørgsmålet om grænseoverskridende trafik med længere køretøjer (dvs. at de eksisterende regler tillader passage af en grænse mellem to nabomedlemsstater, som begge tillader anvendelsen af længere køretøjer på deres respektive områder).

3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING

Den politiske aftale, som Rådet (transport) vedtog den 5. juni 2014, støtter hovedmålene i Kommissionens forslag om at udforme grønnere og sikrere lastbiler – dog med afvigelser for visse aspekters vedkommende, herunder følgende:

- Der foreslås meget lange tidsfrister for såvel gennemførelsen af det nye direktiv (3 år) som gennemførelsen af bestemmelserne i artikel 9 om udformningen af nye førerhuse (5 år efter den nødvendige ændring af direktiv 2007/46 og tilknyttede gennemførelsesretsakter) for at tage hensyn til visse bilfabrikanter investeringskapacitet. I Kommissionens forslag var der fastsat en gennemførelsesperiode på 18 måneder. Kommissionen erindrer om, at dens forslag har en mulighedsskabende karakter, hvilket indebærer, at fabrikanterne ikke skal fremstille sådanne førerhuse, medmindre de er af den opfattelse, at der ville være et marked for produktet. Kommissionen finder de foreslåede lange frister uberettiget, fordi de nødvendige teknologier allerede findes, og EU-borgere bør snarest muligt kunne få gavn af grønnere og sikrere lastbiler.
- Rådet forkastede stort set håndhævelsesdelen af Kommissionens forslag, som tilsigter at sanktionere overtrædelser af overvægt (artikel 12 og 13), idet artikel 13 om kategorisering af overtrædelser er udgået, og artikel 12 om håndhævelse er udvandet. Rådet erstattede eksempelvis den numeriske indikator med henblik på foreløbig udvælgelse, som Kommissionen foreslog (og som allerede anvendes af

¹ Brev fra næstformand Siim Kallas til Brian Simpson, formand for Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg, af 13. juni 2012.

visse medlemsstater), med kontrol på et »passende niveau«. Dette betyder reelt set ingen væsentlig ændring af den nuværende, utilfredsstillende situation. Ikke alene ødelægges vejbanerne hurtigere, hvilket medfører yderligere vedligeholdelsesudgifter, men Kommissionen finder, at køretøjers overvægt bringer trafiksikkerheden i fare og forvrider konkurrencen mellem operatører, der overholder reglerne, og de, der ikke gør. Den manglende harmonisering af håndhævelsesprocedurer og strafferammer mellem de forskellige medlemsstater sender forvirrende signaler til transportørerne og mindsker håndhævelsens effektivitet. Rådet vedtog dog, at medlemsstaterne skal forelægge Kommissionen oplysninger om antallet af kontroller og overtrædelser.

- Rådet påberåber sig artikel 5, punkt 4, andet afsnit, litra b), i forordning 182/2011 (»bestemmelsen om manglende udtalelse«) i sin førstebehandlingsholdnings artikel 10h, stk. 5. Kommissionen har fremsat en erklæring, hvori der mindes om, at denne bestemmelse ikke må tages i anvendelse systematisk, men skal følge af et specifikt behov for at fravige den principielle regel om, at Kommissionen kan vedtage et udkast til gennemførelsesretsakt, når der ikke er afgivet udtalelse. Da artikel 5, stk. 4, fastlægger en undtagelse fra den generelle regel, kan anvendelsen af andet afsnit, litra b), ikke bare anses for at være en "skønsbeføjelse" for lovgiver, men skal derimod fortolkes på en restriktiv måde og derfor begrundes.

På den anden side udtrykker Kommissionen tilfredshed med følgende punkter:

- I artikel 8 og 9 om aerodynamiske egenskaber fastholdes Kommissionens foreslåede affattelse med hensyn til både mål og indhold. Til trods for, at Rådet erstatte de foreslåede delegerede retsakter med gennemførelsesretsakter og begrænser dem til artikel 8, kan Kommissionen tilslutte sig denne løsning i betragtning af arbejdet i en ekspertgruppe, som Kommissionen har nedsat, med henblik på at uddybe og fastsætte disse retsakters tekniske indhold. Indholdet af de delegerede retsakter som omhandlet i artikel 9 kan indarbejdes i en ajourføring af forordningerne om typegodkendelse af køretøjer i henhold til direktiv 2007/46/EF. I artikel 8 og 9 har Rådet afklaret lovgivningen om typegodkendelses rolle (direktiv 2007/46/EF samt forordning 661/2009 og 1230/2012).
- Indførelsen af solidarisk hæftelse mellem afskiber og transportør i forbindelse med transport af containere.
- Udvidelsen af anvendelsesområdet for den foreslåede yderligere vægtkvote for elkøretøjer og hybride køretøjer til køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, for at tage højde for den ekstra vægt, der kræves til disse alternative teknologier.
- Rådet har vedtaget en ny definition af intermodal transport, som på hensigtsmæssig vis tager højde for specifikke forhold i forbindelse med transport ad vandvejen. Denne nye definition vil gælde for dispensationen på yderligere 15 centimeter og 44 tons for transport for 45 fods containere og veksellad.
- Rådet har forhøjet den tilladte vægt for 2-akslede busser til 19,5 tons (500 kg mere end den vægt, der er fastsat i Kommissionens forslag) for også at tage højde for vægtforøgelsen på grund af obligatoriske systemer på køretøjerne (Euro VI og sikkerhedsudstyr).

Med hensyn til længere køretøjers trafik på tværs af landegrænser noterer Kommissionen sig medlemsstaternes divergerende holdninger og Rådets afgørelse om ikke at ændre ordlyden af det gældende direktiv. Kommissionen kan acceptere kompromiset om at lade bestemmelserne

i den tilsvarende artikel udgå, således at status quo i det gældende direktiv bevares. Kommissionen afgav en erklæring, som stadfæster Kommissionens fortolkning vedrørende længere køretøjers trafik på tværs af landegrænser, og som allerede er anført i ovennævnte brev fra Kommissionens næstformand Siim Kallas til Brian Simpson.

4. KONKLUSION

Kommissionen finder, at en ajourføring af lovgivningen om vægt og dimensioner for lastbiler og busser har afgørende betydning for at virkeliggøre målene om at mindske udledningen af drivhusgasser. Ikke alene bliver nye førerhuse mere aerodynamiske, men udvidede førerhuse åbner også mulighed for i fremtiden at indføre køretøjer med nyt udstyr, som øger brændstofeffektiviteten. Tilsvarende er Kommissionen overbevist om, at den nye udformning vil gøre lastbiler sikrere, hvilket bidrager til at redde menneskeliv i byområder i forbindelse med ulykker ved lav hastighed, hvori tunge køretøjer er impliceret. Derfor finder Kommissionen, at det ville stride mod EU-borgernes interesser at vente i en årrække, førend fabrikanterne indfører den nye udformning, der for en stor dels vedkommende er klar til at blive taget i brug. Kommissionen er af den opfattelse, at disse spørgsmål fortjener at blive taget op i forhandlingerne mellem medlovgiverne.