



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Transport- og Turismeudvalget*

---

24.7.2013

## **ARBEJDSDOKUMENT**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv til 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 vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (COM(2013)0195)

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Jörg Leichtfried

## **Gældende lovgivning**

I Rådets 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 vejkøretøjer i brug i Fællesskabet er der fastsat begrænsninger for de største tilladte dimensioner og den største tilladte vægt for køretøjer i brug i Den Europæiske Union samt betingelser for dispensation til disse dimensionsmæssige begrænsninger.

Der tages imidlertid ikke hensyn til den nyeste udvikling af markedet og teknologier.

## **Kommissionens forslag (COM(2013)0195)**

For at muliggøre indførelse på markedet af mere energieffektive, aerodynamiske køretøjer uden at gå på kompromis med deres transportkapacitet foreslår Kommissionen en ændring af Rådets direktiv 96/53/EF med hensyn til følgende punkter:

- forøgelse af den største tilladte vægt for et køretøj for at gøre det muligt at anvende generelt tungere hybrid- eller elmotorer. Denne foranstaltning tager også hensyn til gennemsnitsvægten for passagerbusser, der er steget efter ikrafttrædelsen af Rådets direktiv 96/53/EF,
- forøgelse af den største tilladte længde for et køretøj for at gøre det muligt at installere mere aerodynamiske førerhuse og/eller profilerede finner bag på køretøjet. Denne foranstaltning vil endvidere gøre det muligt for transport af containere på 45 fod – der er ved at være standarden i andre transportformer – hvorved integrationen af vejtransport i intermodale net forbedres,
- indførelse af bestemmelser om kontrol og sanktioner for at målrette og effektivisere vejinspektioner og etablere en fælles ramme for sanktioner, der finder anvendelse i alle medlemsstater,
- udtrykkelig tilladelse af grænseoverskridende anvendelse af længere køretøjer til rejser, hvor der kun krydses én grænse, under forudsætning af, at visse betingelser er opfyldt.

## **Diskussionspunkter**

### **1. Grænseoverskridende brug af længere lastbiler (artikel 4, stk. 4, i Rådets direktiv 96/53/EF)**

Det foreslås udtrykkeligt at tillade brug af længere køretøjer i forbindelse med grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af direktivets artikel 4, stk. 3, stk. 4 eller 5, er opfyldt. Kommissionen hævder, at denne foranstaltning ikke i nævneværdig grad berører den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. Derudover opnås der ifølge forslaget ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutninger om transportløsninger, som passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for at sikre, at sådanne politikker ikke har fordrejende virkninger på det indre

marked.

Ordførerens bemærkninger:

Kommissionen oplyste oprindeligt, at den ville indlede overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater for at have overtrådt direktiv 96/53/EF, hvis grænseoverskridende anvendelse af længere og tungere lastbiler blev bekræftet. Kommissionen ændrede imidlertid fuldstændig sin fortolkning af direktivet i relation til dette punkt efter at være kontaktet af en række interessenter. Ordføreren ønsker i denne sammenhæng at påpege, at de demokratiske procedurer skal følges, og at enhver ændring med hensyn til, hvad der er tilladt i grænseoverskridende trafik, bør foretages af medlovgiverne og ikke på anmodning af interessenter.

Ordføreren ønsker at påpege, at flere nationale parlamenter og lovgivende organer (f.eks. begge kamre i det østrigske parlament og det tyske forbundsråd) har udtrykt bekymring over den udtrykkelige tilladelse for "gigalinere" til at krydse grænserne mellem medlemsstaterne. Ordføreren er derudover ikke enig i argumentet om, at en sådan trafik ikke vil påvirke konkurrencen inden for Unionen. Faktisk er ordføreren af den opfattelse, at tilladelse af en sådan grænseoverskridende trafik mellem nogle medlemsstater og forbud imod denne trafik mellem andre ikke blot vil medføre økonomiske ulemper for disse medlemsstater, men også at de udsættes for et betydeligt pres fra producenter, transportvirksomheder og nabostater for at ændre deres lovgivning. Dette kan igen føre til farlige kompromiser mellem på den ene side en medlemsstats behov for at beskytte de nationale virksomheders økonomiske interesser og på den anden side dens behov for at garantere sikkerhed og miljøbeskyttelse.

Ordføreren ønsker at påpege, at Kommissionen ikke har foretaget en konsekvensanalyse af grænseoverskridende brug af længere og tungere køretøjer. Uafhængige undersøgelser viser imidlertid, at jernbanefragt og kombineret transport vil lide et stort tab i transportvolumen, hvis der tillades brug af gigalinere på tværs af grænserne<sup>1</sup>. Ordføreren mener derfor, at tilladelse til brug af længere lastbiler mellem de forskellige medlemsstater vil have uheldige virkninger med hensyn til Unionens vigtigste mål som beskrevet i Kommissionens hvidbog om transportpolitik<sup>2</sup>, dvs. opnåelse af et modalskift fra vej til jernbane overalt i Den Europæiske Union. Derudover kan brug af længere og tungere lastbiler have negative virkninger på færdselssikkerheden og forårsage mere alvorlige ulykker på grund af deres vægt og dimensioner.

For at sikre ensartede vilkår i Den Europæiske Union, afhjælpe modalskiftet fra vej til jernbane yderligere og bevare medlemsstaternes rettigheder med hensyn til nærhed bør det være forbudt for gigalinere at krydse grænserne mellem medlemsstaterne. Den enkelte medlemsstat skal afgøre, om brug af gigalinere skal være lovlig på et ikkediskriminerende grundlag inden for deres egne territorier. Da længere lastbiler også er meget tungere og derfor kan forårsage langt hurtigere nedbrydning af vejinfrastruktur, bør kørsel dermed være underlagt højere afgifter, hvor det måtte være relevant.

---

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>.

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>.

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>.

<sup>2</sup> COM(2011)0144.

## **2. Forbedring af køretøjernes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed (artikel 8 og 9)**

Kommissionen foreslår at tillade installering af anordninger bag på køretøjer og vogntog, som kan forbedre deres aerodynamiske karakteristika (artikel 8). For at sikre, at disse yderligere anordninger også opfylder kravene til færdselssikkerhed, skal anordningerne være monteret sikkert, mærket til brug om dagen og om natten, ikke medføre en forøgelse af risikoen for andre køretøjer i tilfælde af sammenstød og ikke øge risikoen for at vælte på grund af sidevind.

Derudover giver forslaget mulighed for at foretage ændringer af førerhuse for at gøre dem mere aerodynamisk effektive, forbedre udsynet og førerens sikkerhed samt sikkerheden for sårbare vejbrugere ved at fjerne den blinde vinkel (artikel 9).

Ordførerens bemærkninger:

Selv om ordføreren kan tilslutte sig ændringerne til aerodynamikken i køretøjer som foreslået i artikel 8 og de vigtigste karakteristika hertil, ønsker han at påpege, at det fortsat skal være muligt for det pågældende køretøj at blive læsset og transporteret via jernbane som led i kombineret transport efter montering af yderligere finner eller andre aerodynamiske anordninger på et køretøjs karrosseri. Lovgiveren bør sikre, at aerodynamiske forbedringer til lastbiler hverken forhindrer de berørte parter i – eller afholder dem fra – at anvende kombineret transport.

Ordføreren er skuffet over, at forslaget helt undlader at behandle spørgsmålet om køretøjernes højde. Han mener endvidere, at det er beklageligt, at der stort set ikke er foretaget videnskabelige undersøgelser af virkningerne af de foreslåede aerodynamiske justeringer. Ordføreren ønsker at understrege, at kombineret transport har langt større potentiale end at forbedre lastbilers aerodynamiske ydeevne med hensyn til at bidrage til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner.

Sidst, men ikke mindst, ønsker ordføreren at henlede opmærksomheden på den omstændighed, at der allerede er fastsat regler om aerodynamiske anordninger i forhold til køretøjers dimensioner i EU's typegodkendelseslovgivning. Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 indeholder undtagelser i forhold til aerodynamiske forbedringer med anordninger, der er monteret bag på køretøjer (500 mm sammenlignet med 2 000 mm i en overgangsperiode som foreslået i COM(2013)0195), og anordninger, der er monteret på siderne af køretøjerne. Der er behov for at klarlægge, om et nyt direktiv, der omhandler samme spørgsmål, virkelig er nødvendigt. Hvis det er, skal der være konsekvens i de to stykker lovgivning.

Hvad angår trafiksikkerhed bifalder ordføreren, at forslaget har til formål at fremme køretøjers manøvreedygtighed og føreres udsyn og sikkerhed (artikel 9), og ønsker at styrke disse bestemmelser ved at gøre ændringer af dimensioneringen af førerhuse obligatoriske frem for frivillige. Det er beregnet, at en ændring af dimensioneringen af førerhuse kan spare 300-500 menneskeliv om året, dvs. en nedbringelse på 10 % (sammenlignet med den nuværende situation) i antallet af dødsfald i ulykker, der involverer lastbiler. Trafiksikkerhed har længe været en vigtig prioritet for Europa-Parlamentet som bekræftet i beslutningen af 27.

september 2011 om europæisk trafikikkerhed 2011-2020<sup>1</sup>. Ordføreren mener, at det er vigtigt at gøre ændringer af dimensioneringen af førerhuse obligatoriske i tråd med de trafikikkerhedsmæssige prioriteter, som Parlamentet har fastlagt. Disse foranstaltninger kræver ingen banebrydende teknologi, da den påkrævede teknologi er velkendt og snart kan indføres, hvis den politiske vilje er der. Man kan forestille sig en overgangsperiode for at give producenterne mere tid til at opfylde de nye dimensioneringsspecifikationer.

### **3. Foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol (artikel 12)**

Det foreslås, at medlemsstaterne indfører en ordning til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog i brug med henblik på at målrette og effektivisere inspektioner. Formålet med denne foreløbige udvælgelse er at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og derfor skal kontrolleres manuelt. Det er angivet i forslaget, at dette enten kan gøres ved at anbringe automatiske systemer på infrastrukturene (artikel 12, stk. 2) eller ved at installere vejeanordninger på køretøjet (artikel 12, stk. 6).

Ordførerens bemærkninger:

Ordføreren kan tilslutte sig forslaget om at etablere en ordning til foreløbig udvælgelse, som kan resultere i mere målrettet og effektiv kontrol og mindske byrden på både transportvirksomheder og inspektionsmyndigheder med hensyn til opfyldelse af krav. For at sikre ensartede vilkår i Unionen og flytte ansvaret for opfyldelse af sikkerhedsbestemmelserne fra inspektionsmyndighederne over på transportvirksomheder og speditører ønsker ordføreren, at det bliver obligatorisk for køretøjer at være udstyret med vejeanordninger. I forslaget fokuseres der på vægtskontrol (overlastning), men det er også vigtigt at foretage dimensionskontrol (på bredde, længde og højde). Endelig er det spørgsmålet, om accepterede afvigelser (dvs. under 5 % for vægt og under 2 % for længde og bredde) fra de fastsatte dimensioner skal være fastsat i forslaget med henblik på at identificere overtrædelser. Ordføreren vil foretrække en harmoniseret tilgang i forbindelse med disse begrænsninger, frem for at hver enkelt medlemsstat selv kan afgøre, om der skal pålægges sanktioner for sådanne overtrædelser.

### **4. Delegerede retsakter (artikel 16)**

I henhold til forslaget skal Kommissionen bemyndiges til at definere kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på et køretøj (artikel 8, stk. 4), konstruktionen af nye motorkøretøjer (artikel 9, stk. 5), tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjerne, og retningslinjer for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt (artikel 12, stk. 7).

Ordførerens bemærkninger:

Selv om der er behov for en vis grad af fleksibilitet for at sikre, at lovgivningen følger med den teknologiske udvikling, skal det ikke desto mindre overvejes grundigt, om den foreslåede delegation af beføjelser til Kommissionen er nødvendig på alle områder. Det er lovgiveren, der har det endelige ansvar for lovgivningstekster. Anvendelsesområdet for den foreslåede delegation af beføjelser forekommer uhensigtsmæssigt bredt, og Parlamentet bør forbeholde sig ret til at ændre politisk afgørende dele af lovgivningen via den almindelige

---

<sup>1</sup> EUT C 56 E af 26.2.13, s. 54.

lovgivningsprocedure.