



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie vervoer en toerisme

24.7.2013

WERKDOCUMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (COM(2013)0195)

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Jörg Leichtfried

Bestaande wetgeving

Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten stelt de grenzen vast van de maximale afmetingen en gewichten voor aan het verkeer binnen de Europese Unie deelnemende voertuigen en geeft de voorwaarden aan waaronder afwijkingen van die grenzen kunnen worden toegestaan.

De richtlijn houdt echter geen rekening met de recente ontwikkelingen voor wat betreft de markt en de technologie.

Het voorstel van de Commissie (COM(2013)0195)

Met als doel toe te staan dat er energie-efficiëntere, aerodynamische voertuigen op de markt komen zonder af te doen aan hun laadvermogen, stelt de Commissie voor om Richtlijn 96/53/EG van de Raad te wijzigen door de volgende kwesties aan te pakken:

- verhoging van het toegestane totale gewicht van een voertuig om het gebruik van hybride en elektrische motoren, die doorgaans zwaarder zijn, mogelijk te maken. Met deze maatregel wordt er ook rekening gehouden met het gemiddelde gewicht van passagiers in autobussen, dat is toegenomen sinds Richtlijn 96/53/EG van de Raad in werking is getreden;
- verhoging van de totale lengte van een voertuig om het mogelijk te maken meer aerodynamische vrachtwagencabines en/of vrachtwagenvleugels achteraan aan te brengen. Deze maatregel maakt ook het vervoer mogelijk van containers met een lengte van 45 voet (13,72 m), die bij andere vormen van vervoer steeds gangbaarder worden, waardoor de integratie van wegvervoer in intermodale netwerken wordt verbeterd;
- het opnemen van bepalingen inzake controles en sancties om wegcontroles doelgerichter en efficiënter te maken en om een gemeenschappelijk kader voor sancties te vestigen dat in alle lidstaten van toepassing is;
- het nadrukkelijk toestaan van grensoverschrijdend verkeer met langere voertuigen wanneer slechts één grens wordt overschreden, mits er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Te bespreken punten

1. Grensoverschrijdend verkeer van langere vrachtwagens (artikel 4, lid 4, van Richtlijn 96/53/EG van de Raad)

Er wordt voorgesteld grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen nadrukkelijk toe te staan wanneer de betreffende twee lidstaten dat reeds toestaan en indien er aan de voorwaarden voor afwijkingen onder artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van Richtlijn 96/53/EG wordt voldaan. De Commissie is van mening dat deze maatregel geen significante invloed

heeft op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Volgens het voorstel wordt bovendien het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen voor hun specifieke situatie geschikt zijn en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt.

Opmerkingen van de rapporteur:

Oorspronkelijk had de Commissie verklaard dat zij een inbreukprocedure zou inleiden tegen lidstaten voor schending van Richtlijn 96/53/EG als het grensoverschrijdend gebruik van langere en zwaardere vrachtwagens bevestigd was. Nadat zij door een aantal belanghebbenden benaderd was, heeft de Commissie haar interpretatie van de richtlijn op dit punt echter volkomen gewijzigd. De rapporteur wijst erop dat in dit opzicht de democratische procedures moeten worden gevolgd, en dat alle eventuele wijzigingen met betrekking tot wat er bij grensoverschrijdend verkeer is toegestaan door de medewetgevers dienen te worden aangebracht in plaats van op verzoek van belanghebbenden.

De rapporteur wijst erop dat sommige nationale parlementen en wetgevingorganen (zoals beide kamers van het Oostenrijkse parlement, en de Duitse *Bundesrat*) hun zorgen hebben geuit over het nadrukkelijk toestaan dat megatrucks (zogenoemde gicaliners) de grenzen tussen lidstaten overschrijden. De rapporteur is het ook niet eens met het argument dat dergelijk verkeer niet van invloed zou zijn op de concurrentie binnen de Unie. Hij is feitelijk van mening dat het toestaan van dergelijk grensoverschrijdend verkeer tussen sommige lidstaten, terwijl dat tussen andere lidstaten verboden wordt, voor de lidstaten waar dat verboden is niet alleen een economisch nadeel zou betekenen, maar er ook toe zal leiden dat zij onder aanzienlijke druk zouden komen te staan van fabrikanten, vervoersondernemingen en naburige lidstaten om hun wetgeving te wijzigen. Op zijn beurt kan deze situatie resulteren in gevaarlijke compromissen tussen de noodzaak van lidstaten om de economische belangen van hun eigen ondernemingen te beschermen enerzijds en de noodzaak om voor veiligheid en milieubescherming te zorgen anderzijds.

De rapporteur wijst erop dat de Commissie geen milieueffectbeoordeling heeft uitgevoerd van het grensoverschrijdend verkeer van langere en zwaardere voertuigen. Onafhankelijke onderzoeken tonen echter aan dat het goederenvervoer per spoor en gecombineerd vervoer met een aanzienlijke vermindering van het vervoersvolume zouden worden geconfronteerd als gicaliners de grenzen mogen overschrijden¹. Derhalve is de rapporteur van mening dat het toestaan van vrij verkeer van langere vrachtwagens tussen verschillende lidstaten averechts zou werken voor wat betreft een van de belangrijkste doelstellingen van de Unie zoals vermeld in het Witboek Vervoer van de Commissie², namelijk de doelstelling om in de gehele Europese Unie een verschuiving van wegvervoer naar spoorvervoer te bewerkstelligen.

¹ 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-gicaliner.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>

² COM(2011)0144

Daarnaast kunnen langere en zwaardere vrachtwagens een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid, omdat ze vanwege hun gewicht en afmetingen ernstigere ongevallen kunnen veroorzaken.

Om te zorgen voor een eerlijk speelveld in de gehele Europese Unie, teneinde de verschuiving van wegvervoer naar spoorvervoer verder te vergemakkelijken en de rechten van lidstaten voor wat betreft subsidiariteit te behouden, moet het nadrukkelijk verboden zijn gegaliners toe te staan grenzen tussen lidstaten te overschrijden. Het zou aan elke lidstaat zelf zijn om op niet-discriminatoire wijze te beslissen het verkeer daarvan binnen zijn eigen grondgebied wel of niet toe te staan. Omdat langere vrachtwagens ook veel zwaarder zijn en dus misschien tot een snellere achteruitgang van de wegeninfrastructuur kunnen leiden, kan hun verkeer, daar waar van toepassing, worden onderworpen aan hoger tolgeld.

2. Verbetering van de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen (artikel 8 en 9)

De Commissie stelt voor om toe te staan dat er achteraan op voertuigen of voertuigcombinaties voorzieningen worden aangebracht die de aerodynamica verbeteren (artikel 8). Om ervoor te zorgen dat deze extra voorzieningen ook voldoen aan de verkeersveiligheid, moeten ze stevig bevestigd worden, dag en nacht gemarkeerd zijn, mogen ze het risico voor andere voertuigen bij eventuele aanrijdingen niet verhogen, en mogen ze het risico om door zijwind te kantelen niet verhogen.

Bovendien wordt het in het voorstel toegestaan wijzigingen aan te brengen aan vrachtwagencabines om ze aerodynamisch efficiënter te maken, de zichtbaarheid te verbeteren, en de veiligheid van de bestuurder en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers te verbeteren door de dode hoek te elimineren (artikel 9).

Opmerkingen van de rapporteur:

Hoewel de rapporteur de in artikel 8 voorgestelde wijzigingen in de aerodynamica van voertuigen ondersteunt en met hun belangrijkste kenmerken instemt, wijst hij erop dat het, nadat er extra vleugels of andere aerodynamische voorzieningen aan de omtrek van een voertuig zijn aangebracht, nog steeds mogelijk moet zijn om dat voertuig als onderdeel van gecombineerd vervoer te beladen en per spoor te vervoeren. De wetgever dient ervoor te zorgen dat verbeteringen van de aerodynamica van vrachtwagens gecombineerd vervoer niet onmogelijk maken of ontmoedigen.

De rapporteur betreurt dat het voorstel volkomen voorbijgaat aan de kwestie van de hoogte van voertuigen. Hij is ook van mening dat het jammer is dat er vrijwel geen wetenschappelijke onderzoeken zijn uitgevoerd naar het effect van de voorgestelde verbeteringen van de aerodynamica. Hij benadrukt dat gecombineerd vervoer een veel groter potentieel heeft dan het aerodynamischer maken van vrachtwagens voor wat betreft de bijdrage aan een vermindering van CO₂-uitstoot.

Tot slot, hoewel niet minder belangrijk, vestigt de rapporteur de aandacht op het feit dat de regels voor aerodynamische voorzieningen in verband met de afmetingen van voertuigen

reeds zijn vastgelegd in wetgeving die onderhevig is aan goedkeuring door de EU. Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie bepaalt de uitzonderingen met betrekking tot verbeteringen van de aerodynamica die achteraan op voertuigen worden aangebracht (500 mm vergeleken met de voorlopige 2.000 mm zoals voorgesteld in COM(2013)0195) en voorzieningen die aan de zijkant van voertuigen worden aangebracht. Het behoeft verduidelijking of een nieuwe richtlijn die dezelfde kwestie aanpakt werkelijk noodzakelijk is. Zo ja, dan moet er consistentie zijn tussen de beide wetgevingsteksten.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid verwelkomt de rapporteur het feit dat het voorstel erop gericht is de wendbaarheid van voertuigen en de zichtbaarheid en veiligheid van de bestuurder te verbeteren (artikel 9), en wil hij deze bepalingen graag versterken door de wijzigingen in het ontwerp van vrachtwagencabines verplicht in plaats van optioneel te stellen. Geschat wordt dat wijzigingen in het ontwerp van vrachtwagencabines 300 tot 500 levens per jaar kunnen sparen. Dat wil zeggen een vermindering van 10% (vergeleken met de huidige situatie) van het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken. Verkeersveiligheid is al heel lang een grote prioriteit voor het Europees Parlement, zoals bevestigd door zijn resolutie van 27 september 2011 over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020¹. De rapporteur vindt het belangrijk om de wijzigingen in het ontwerp van vrachtwagencabines verplicht te stellen, hetgeen in overeenstemming is met de prioriteiten met betrekking tot verkeersveiligheid die het Parlement heeft vastgesteld. Voor deze maatregelen is geen baanbrekende technologie nodig, want de benodigde technologie is reeds bekend en, als de politieke wil er is, kunnen ze al op korte termijn worden uitgevoerd. Er kan worden gedacht aan een overgangperiode om fabrikanten meer tijd te gunnen om aan de nieuwe ontwerpspecificaties te voldoen.

3. Preselectie en gerichte controles (artikel 12)

Er wordt voorgesteld de lidstaten een systeem te laten opzetten voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de controle gericht en efficiënter te maken. Deze selectie heeft tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en er een manuele controle moet worden uitgevoerd. In het voorstel wordt gesteld dat dit kan gebeuren door middel van ofwel automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen (artikel 12, lid 2) of door middel van ingebouwde weegapparatuur (artikel 12, lid 6).

Opmerkingen van de rapporteur:

De rapporteur stemt in met de doelstelling van het instellen van het selectiesysteem, dat kan leiden tot meer gerichte en efficiëntere controles en dat de last voor zowel vervoersondernemingen die aan de voorwaarden voldoen als voor de controlerende autoriteiten kan verlichten. Om te zorgen voor een eerlijk speelveld in de gehele Unie en de verantwoordelijkheid om aan de veiligheidsregels van de controlerende autoriteiten te voldoen over te hevelen naar vervoersondernemingen en wegvervoerders, wil de rapporteur het uitrusten van voertuigen met ingebouwde weegapparatuur verplicht stellen. Het voorstel richt zich met name op gewichtscontroles (overbelading), maar het is ook belangrijk controles op de afmetingen (breedte, lengte en hoogte) uit te voeren. Ten slotte is het discutabel of de

¹ PB C 56 E van 26.2.2013, blz. 54.

toegestane afwijkingen (dat wil zeggen minder dan 5% voor gewicht en minder dan 2% voor lengte en breedte) van de vastgestelde afmetingen in het voorstel moeten worden vastgelegd teneinde schendingen te kunnen identificeren. De rapporteur geeft er de voorkeur aan om een geharmoniseerde aanpak voor dergelijke grenzen vast te stellen in plaats van elke lidstaat toe te staan voor zichzelf te beslissen om wel of geen sancties op te leggen voor dergelijke schendingen.

4. Gedelegeerde handelingen (artikel 16)

Het voorstel voorziet erin dat de Commissie de bevoegdheid krijgt om de vereisten vast te stellen voor nieuwe, achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen (artikel 8, lid 4), voor de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen (artikel 9, lid 5), en voor de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en om richtsnoeren te bepalen betreffende de procedures om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren (artikel 12, lid 7).

Opmerkingen van de rapporteur:

Hoewel een bepaalde mate van flexibiliteit nodig is om ervoor te zorgen dat de wetgeving zich kan aanpassen aan de technologische ontwikkelingen, moet niettemin zorgvuldig worden bekeken of de voorgestelde delegatie van bevoegdheden aan de Commissie op alle gebieden noodzakelijk is. Uiteindelijk is het de wetgever die verantwoordelijk is voor wetgevingsteksten. De reikwijdte van de voorgestelde delegatie van bevoegdheden lijkt onnodig ruim, en het Parlement dient zich het recht voor te behouden om cruciale elementen van de wetgeving via de gewone wetgevingsprocedure te wijzigen.