



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

24.7.2013

ARBETSDOKUMENT

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (COM(2013)0195)

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Jörg Leichtfried

DT\944682SV.doc

PE516.725v02-00

SV

Förenade i mångfalden

SV

Gällande lagstiftning

I rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen anges gränserna för de största tillåtna dimensionerna och högsta tillåtna vikterna för vägfordon inom Europeiska unionen och villkoren för de undantag från dessa gränser som eventuellt kan beviljas.

I direktivet beaktas dock inte den senaste tidens utveckling på marknaden och på det tekniska området.

Kommissionens förslag (COM(2013)0195)

För att mer aerodynamiska fordon med bättre energieffektivitet ska kunna föras in på marknaden utan att fordonens kapacitet för nyttolast påverkas, föreslår kommissionen att man ska ändra rådets direktiv 96/53/EG genom att vidta följande åtgärder:

- Öka den totala vikten för fordon för att göra det möjligt att använda allmänt sett tyngre hybridmotorer och elektriska motorer; denna åtgärd beaktar även den genomsnittliga vikten på passagerare i bussar i nyttotrafik, vilken har ökat sedan rådets direktiv 96/53/EC trädde i kraft.
- Öka den totala längden för ett fordon för att göra det möjligt att montera mer aerodynamiska förarhytter på dragfordon och/eller strömlinjeformade spoilers baktill; denna åtgärd möjliggör även transport av containrar på 45 fot – vilka håller på att bli standardstorleken i andra transportslag – och gör det därmed lättare att integrera vägtransport i de intermodala transportnäten.
- Införa bestämmelser om kontroller och påföljder för att göra vägkontrollerna mer målinriktade och effektiva och för att fastställa en gemensam ram för påföljder som ska tillämpas i samtliga medlemsstater.
- Uttryckligen tillåta gränsöverskridande användning av längre fordon vid transporter som endast korsar en gräns, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda.

Punkter att diskutera

1. Gränsöverskridande transporter med längre lastbilar (artikel 4.4 i rådets direktiv 96/53/EG)

Enligt förslaget ska det vara tillåtet att använda längre fordon i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktiv 96/53/EG uppfylls. Kommissionen anser att denna åtgärd inte har någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. Enligt förslaget uppnås dessutom en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å

andra sidan, behovet av att se till att denna politik inte snedvrider den inre marknaden.

Föredragandens kommentarer:

Ursprungligen angav kommissionen att den skulle inleda förfaranden mot medlemsstater som bryter mot direktiv 96/53/EG om gränsöverskridande användning av längre och tyngre lastbilar skulle godkännas. Efter att ha kontaktats av ett antal berörda aktörer har kommissionen emellertid helt ändrat sin tolkning av direktivet på denna punkt. Föredraganden vill påpeka att de demokratiska förfarandena måste följas, och att alla eventuella ändringar av bestämmelserna om vad som är tillåtet i gränsöverskridande transport bör göras av medlagstiftarna, snarare än på begäran av berörda aktörer.

Föredraganden vill påpeka att vissa nationella parlament och lagstiftande organ (t.ex. det österrikiska parlamentets båda kammare och tyska *Bundesrat*) har uttryckt oro för en uttrycklig tillåtelse för längre och tyngre lastbilar (s.k. gigaliners) att användas i gränsöverskridande transport mellan medlemsstater. Vidare håller föredraganden inte med om argumentet att sådana transporter inte skulle påverka konkurrensen i unionen. Han anser i stället att om man tillåter sådana gränsöverskridande transporter mellan vissa medlemsstater och förbjuder dem mellan andra skulle det inte bara medföra en ekonomisk nackdel för de medlemsstater som har ett förbud utan även utsätta dem för avsevärda påtryckningar från tillverkare, transportörer och grannländer för att få dem att ändra sin lagstiftning. Detta skulle i sin tur leda till farliga kompromisser mellan en medlemsstats behov av att dels försvara de inhemska företagens ekonomiska intressen, dels säkerställa säkerhet och miljöskydd.

Föredraganden vill påpeka att kommissionen inte har genomfört någon konsekvensbedömning av gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon. Oberoende undersökningar visar emellertid att transportvolymen för järnvägstransporter och kombinerade transporter skulle minska avsevärt om längre och tyngre fordon skulle få användas för gränsöverskridande transporter¹. Föredraganden anser därför att det skulle vara kontraproduktivt att tillåta längre lastbilar att fritt utföra transporter mellan olika medlemsstater med tanke på att ett av unionens huvudmål i kommissionens vitbok om transportpolitiken² är att övergå från vägtransport till järnvägstransport i hela Europeiska unionen. Dessutom skulle längre och tyngre lastbilar kunna inverka negativt på trafiksäkerheten genom att orsaka allvarigare olyckor till följd av sin vikt och sina dimensioner.

För att garantera lika villkor i hela Europeiska unionen och ytterligare underlätta övergången från vägtransport till järnvägstransport samt för att bevara medlemsstaternas rättigheter i fråga om subsidiaritet, bör det vara uttryckligen förbjudet för längre och tyngre lastbilar, s.k. gigaliners, att utföra transporter mellan medlemsstater. De enskilda medlemsstaterna bör själva ha rätt att besluta huruvida de vill tillåta sådana transporter eller inte, på ett icke-

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-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>

² COM(2011)0144

diskriminerade sätt, inom sina respektive territorier. Eftersom längre lastbilar även är betydligt tyngre och därför kan medföra ett snabbare slitage av vägarna, bör vägtullarna vara högre för sådana lastbilar på alla avgiftsbelagda vägar.

2. Förbättring av fordonens aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet (artiklarna 8 och 9)

Kommissionen föreslår att anordningar som förbättrar den aerodynamiska prestandan ska få monteras baktill på fordon eller fordonskombinationer (artikel 8). I syfte att garantera att sådana anordningar uppfyller trafiksäkerhetskraven ska de vara monterade på ett säkert sätt med en skyltning som syns både dag och natt. De får inte öka riskerna för andra fordon vid en eventuell kollision och inte heller öka riskerna för vältning på grund av sidovindar.

Enligt förslaget ska det dessutom vara tillåtet att ändra konstruktionen av förarhytterna på dragfordon för att förbättra de aerodynamiska egenskaperna, förarens sikt, förarens säkerhet och säkerheten för sårbara trafikanter genom att eliminera den döda vinkeln (artikel 9).

Föredragandens kommentarer:

Föredraganden stöder de ändringar av fordonens aerodynamiska egenskaper som föreslås i artikel 8 och håller med om huvuddragen i dessa. Samtidigt anser han att det även efter det att extra spoilers eller andra aerodynamiska anordningar har fästs på ett fordonets karosseri fortfarande bör vara möjligt för detta fordon att lastas och transporteras via järnväg, som en del i en kombinerad transport. Lagstiftaren bör se till att aerodynamiska förbättringar av lastbilar varken hindrar eller motverkar kombinerad transport.

Föredraganden är besviken över att förslaget inte alls tar upp frågan om höjden på fordon. Han anser vidare att det är upprörande att nästan inga vetenskapliga undersökningar har genomförts av konsekvenserna av de föreslagna aerodynamiska anpassningarna. Han vill understryka att kombinerad transport har betydligt bättre förutsättningar att bidra till minskade koldioxidutsläpp än vad ombyggnad till mer aerodynamiska lastbilar har.

Sist men inte minst vill föredraganden påpeka att bestämmelser om aerodynamisk utrustning som hänför sig till fordonets dimensioner redan har fastställts i EU:s lagstiftning om typgodkännande. Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 innehåller bestämmelser om undantag när det gäller anordningar som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna monterade baktill på fordonet (500 mm jämfört med – under en övergångsperiod – 2 000 mm enligt förslaget i COM(2013)0195) och anordningar som monteras på sidan av fordonet. Det måste klargöras huruvida det verkligen behövs ett nytt direktiv som behandlar samma fråga. Om så är fallet måste det råda samstämmighet mellan dessa två rättsakter.

När det gäller trafiksäkerheten välkomnar föredraganden att förslaget syftar till att förbättra fordonets styrbarhet och förarnas sikt och säkerhet (artikel 9) och skulle vilja stärka dessa bestämmelser genom att göra ändringar av utformningen av förarhytterna på dragfordon obligatoriska i stället för frivilliga. Enligt uppskattningar skulle en ändring av förarhyttens utformning kunna rädda mellan 300 och 500 liv varje år, dvs. en minskning med 10 procent (jämfört med dagens situation) av antalet dödsolyckor där lastbilar är inblandade.

Trafiksäkerheten har länge varit en prioriterad fråga för Europaparlamentet, vilket bekräftades i dess resolution av den 27 september 2011 om europeisk trafiksäkerhet 2011–2020¹. Föredraganden anser att det är viktigt att ändringarna av förarhyttens utformning görs obligatoriska, i enlighet med de prioriteringar som parlamentet har fastställt för trafiksäkerheten. Dessa åtgärder skulle inte kräva någon banbrytande teknik, eftersom man redan känner till den teknik som krävs och som skulle kunna införas inom en snar framtid, om den politiska viljan finns. Man skulle eventuellt kunna tillåta en övergångsperiod så att tillverkarna får mer tid att anpassa sig till de nya konstruktionsspecifikationerna.

3. Förberedande urval och kontroll (artikel 12)

Det föreslås att medlemsstaterna ska inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, så att kontrollerna kan göras effektivare och mer målinriktade. Syftet med detta förberedande urval är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Enligt förslaget skulle detta kunna göras antingen genom att automatiska system placeras i infrastrukturen (artikel 12.2) eller genom att ombordsystem för vägning installeras (artikel 12.6).

Föredragandens kommentarer:

Föredraganden ställer sig positiv till målet att införa ett system för förberedande urval. Det skulle kunna medföra effektivare och mer målinriktade kontroller och minska bördan för både transportörerna, som ska följa bestämmelserna, och kontrollmyndigheterna. För att garantera lika villkor i hela unionen och flytta över ansvaret för att säkerhetsbestämmelserna följs från kontrollmyndigheterna till transportörer och avsändare, anser föredraganden att det borde göras obligatoriskt för fordon att vara utrustade med ombordsystem för vägning. I förslaget ligger fokus på viktkontroller (överlast), men det är även viktigt att genomföra dimensionskontroller (av bredd, längd och höjd). Slutligen är det tveksamt om de godkända avvikelserna (dvs. mindre än 5 procent för vikt och mindre än 2 procent för längd och bredd) från de fastställda dimensionerna bör fastslås i förslaget i syfte att identifiera överträdelser. Föredraganden skulle föredra att en harmoniserad strategi fastslås för sådana begränsningar, i stället för att varje medlemsstat ska ha rätt att själv besluta huruvida påföljder ska ådömas för sådana överträdelser.

4. Delegerade akter (artikel 16)

Enligt förslaget bör kommissionen ges befogenhet att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som monteras baktill på fordon (artikel 8.4), utformningen av nya motorfordon (artikel 9.5), tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik (artikel 12.7).

Föredragandens kommentarer:

Samtidigt som det behövs en viss flexibilitet för att lagstiftningen ska komma i kapp den tekniska utvecklingen, behövs det också en noggrann analys för att se om den föreslagna

¹ EUT C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

delegeringen av befogenheter till kommissionens är nödvändig på alla områden. Det är lagstiftaren som är ytterst ansvarig för lagstiftningstexter. Omfattningen av den föreslagna delegeringen av befogenheter verkar onödigt bred, och parlamentet bör behålla rätten att ändra väsentliga delar av lagstiftningen genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet.