



Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF for så vidt angår fristen for gennemførelsen af de særlige regler vedrørende de største tilladte længder i tilfælde af førerhuse med forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og sikkerhed

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet¹ er senest revideret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF 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 Fællesskabet².

Et af formålene med direktiv (EU) 2015/719 var at forbedre aerodynamikken for motorkøretøjer, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, ved at give mulighed for at dispensere fra de største tilladte længder, forudsat at visse betingelser opfyldes. Formålet var også at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og de ændrede behov på markedet samt lette den intermodale transport.

Dispensationen fra de største tilladte længder blev givet for påsætning af aerodynamiske anordninger bag på køretøjer³ og foran på køretøjerne⁴ for at muliggøre en mere afrundet og aerodynamisk form på lastvognes førerhuse.

Nærværende afgørelse vedrører køretøjernes frontparti, nemlig førerhusene, jf. artikel 9a direktiv 96/53/EF som ændret ved direktiv (EU) 2015/719. Ved denne bestemmelse fastsættes en række betingelser, bl.a. køretøjets overensstemmelse med de krav til venderadius, der er fastsat i punkt 1.5 i bilag I.

Kommissionen kortlagde i sin konsekvensanalyse⁵, der ledsagede forslaget om ændring af direktiv 96/53/EF⁶, væsentlige fordele ved at give de dispensationer med hensyn til længde, som nu overvejes ved ændringen af direktiv (EU) 2015/719. Udover væsentlige aerodynamiske forbedringer fra de aerodynamiske anordninger bag på køretøjer og forlængede førerhuse, ville sådanne førerhuse også medføre fordele i form af bedre udsyn for førerne, øget sikkerhed for andre trafikanter og sikkerhed og komfort for førerne.

Mens Kommissionens konsekvensanalyse ikke angav, at et moratorium vedrørende indførelsen af forlængede førerhuse var nødvendigt, indeholdt det endelig kompromis mellem lovgiverne, som vedtaget i artikel 9a, stk. 3, i direktiv (EU) 2015/719, et moratorium for en periode på tre år.

I betragtning af den nuværende situation og af, at CO₂-emissioner fra vejtransport udgør en fjerdedel af alle CO₂-emissioner i EU, og at emissioner fra vejtransport forventes at stige med 6 % i perioden 2015-2030, finder Kommissionen, at fordelene ved forlængede førerhuse bør give resultater hurtigst muligt. Hvor vigtigt dette emne er, bekræftes af det forslag om CO₂-standarder for tunge godskøretøjer, som Kommissionen har fremsat som del af Mobilitetspakke III, og hvori betydningen af aerodynamiske førerhuse særlig bliver understreget⁷. Faktisk vil overholdelse af de fremtidige CO₂-emissionsstandarder for tunge godskøretøjer kræve anvendelse af forskellige teknologier til forbedring af

¹ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

² EUT L 115 af 22.12.2009, s. 1.

³ Artikel 8b.

⁴ Artikel 9a.

⁵ SWD (2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

⁷ COM(2018) 284 final.

energieffektiviteten, hvoriblandt indførelsen af aerodynamiske førerhuse er den mest effektive foranstaltning til at mindske luftmodstanden.

Det moratorium, som er indeholdt i den nuværende lovgivning, afholder producenterne fra at forbedre førerhusenes aerodynamik som et led i at overholde de kommende CO2-standarder for tunge godskøretøjer. Desuden er moratoriet også i strid med innovationsprincippet og principperne om bedre regulering, da det hindrer udviklingen af nye teknologier eller principper.

Derfor foreslår Kommissionen at afkorte fristen for gennemførelsen af artikel 9a, stk. 1, i direktiv 95/53/EF. Den foreslåede nye formulering af artikel 9a, stk. 3, vil stadig give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger.

I den forbindelse er der taget højde for den tid, der er nødvendig for vedtagelsen af nærværende afgørelse.

For det første skal det også nævnes, at den ændring af rammen for typegodkendelse, der er omhandlet i artikel 9a, stk. 2, kan foretages ved en ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012⁸, som det fremgår af en nærmere undersøgelse af spørgsmålet. Ændringen af forordning (EU) nr. 1230/2012, som forventes afsluttet ved udgangen af 2018, vil blive udført ved hjælp af en gennemførelsesforanstaltning under den generelle sikkerhedsforordning⁹. Med den nye frist, der fastsættes i dette forslag, tages der højde for den omstændighed, og fristen skulle sikre, at de nationale foranstaltninger til gennemførelse af artikel 9a, stk. 1, i direktiv 96/53/EF finder anvendelse på samme eller næsten samme tidspunkt som ændringen af Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012.

For det andet er det ikke nødvendigt at beholde den præcise rækkefølge af ændringer, som det i øjeblikket er fastsat i artikel 9a, stk. 3, i direktiv 96/53/EF. Færdsel med de pågældende køretøjer på vejene kræver både en ændring af rammen for typegodkendelse og den ændring, der er fastsat i artikel 9a, stk. 1, direktiv 96/53/EF. Gennemførelsen af sidstnævnte ændring kræver ikke i sig selv en forudgående ændring af rammen for typegodkendelse. Det er tilstrækkeligt, at de nationale regler fastsætter typegodkendelse som betingelse, jf. artikel 9a, stk. 1, i direktiv 96/53/EF.

Den foreslåede ændring er fuldt ud i overensstemmelse med den konsekvensanalyse¹⁰, som Kommissionen allerede har foretaget, og hvori der, som nævnt, ikke overvejes et moratorium som vedtaget af medlovgiverne. Af samme grund er det ikke nødvendigt at foretage en konsekvensanalyse af nærværende forslag.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er i overensstemmelse med og støtter de eksisterende politikker vedrørende CO2-standarder for tunge godskøretøjer. Det er også i overensstemmelse med eksisterende politikker, der har til formål at mindske antallet af ulykker og dødsulykker inden for vejtransport.

Forslaget fastsætter kun en tidligere dato, fra hvilken mere aerodynamiske og/eller sikrere førerhuse kan anvendes, som allerede fastsat i direktiv 2015/719, og det har derfor ingen indvirkning på den intermodale transport og den generelle målsætning om at fremme alternativer til vejtransport.

⁸ Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 353 af 21.12.2012, s. 31).

⁹ Forordning (EU) nr. 661/2009

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget bidrager direkte til Juncker-Kommissionens første politiske prioritet, vækst, beskæftigelse og investeringer, ved at give lastvognsproducenter og leverandører af udstyr mulighed for at innovere og producere nye modeller af tunge godskøretøjer. Dette forslag har også til formål at bidrage til prioriteterne energiunionen og klimapolitikken ved at mindske emissionerne fra tunge godskøretøjer.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet**

Forslaget er begrænset til at tilpasse den frist, der er fastsat i artikel 9a, stk. 3, i direktiv 96/53/EF. Sådanne tilpasninger kan kun foretages af Unionen selv.

Desuden kan forvridninger på det indre marked kun undgås med en enkelt dato for anvendelsen af de nye regler .

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget står i et rimeligt forhold til de problemer, der er konstateret, og det går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse dem. Denne foranstaltning er specifikt begrænset til at tilpasse fristen for gennemførelsen af artikel 9a, stk. 1, i direktiv 96/53/EF og giver desuden stadig medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger.

- **Valg af retsakt**

Ændringer af direktiver bør normalt være i samme form, dvs. i form af ændringer af direktiver.

Det foreliggende tilfælde omfatter dog kun ændringen af den frist, der pålægges medlemsstaterne. Det er ikke sandsynligt, at ændringen som sådan bliver gennemført af medlemsstaterne. Den bør derfor tage form af en afgørelse.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

I betragtning af, at der ikke kræves nogen yderligere konsekvensanalyse for dette forslag, henvises der til den konsekvensanalyse, som Kommissionen allerede har gennemført: SWD (2013) 108 final.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den foreslåede ændring har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Hovedelementerne i forslaget er følgende:

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9a

Den nuværende artikel 9a, stk. 3, omfatter et moratorium for indførelsen af aerodynamiske førerhuse på tre år efter datoen for gennemførelsen eller anvendelsen af de nødvendige ændringer, for så vidt angår de tekniske typegodkendelseskrav.

Det foreslås at tilpasse artikel 9a, stk. 3, for ophæve det treårige moratorium og indføre en kortere, men rimelig frist.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE**om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF for så vidt angår fristen for gennemførelsen af de særlige regler vedrørende de største tilladte længder i tilfælde af førerhuse med forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og sikkerhed**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- 1) 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet¹³ blev ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719¹⁴ med henblik på at nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne og tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og de ændrede behov på markedet samt lette den intermodale transport.
- 2) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det muligt at opnå betydelige forbedringer, for så vidt angår køretøjernes energimæssige ydeevne. Disse forbedringer var dog ikke mulige at opnå under de begrænsninger af de største tilladte længder fastsat ved direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes lasteevne reduceredes. Derfor blev der med direktiv (EU) 2015/719 indført en dispensation fra begrænsningerne af de største tilladte længder.
- 3) Direktiv (EU) 2015/719 omfattede desuden et moratorium for indførelsen af aerodynamiske førerhuse på tre år efter datoen for gennemførelsen eller anvendelsen af de nødvendige ændringer, for så vidt angår de tekniske typegodkendelseskrav.

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF 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 (EUT L 115 af 6.5.2015, s. 1).

4) Med henblik på snarest muligt at kunne drage nytte af fordelene ved aerodynamiske førerhuse, for så vidt angår tunge godskøretøjers energimæssige ydeevne, men også for så vidt angår bedre udsyn for førerne, andre trafikanters sikkerhed og førernes sikkerhed og komfort, er det nødvendigt at sikre, at sådanne aerodynamiske førerhuse kan indføres uden unødvendig forsinkelse, så snart de nødvendige krav til typegodkendelse er indført.

5) Rådets direktiv 96/53/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Artikel 9a, stk. 3, i Rådets direktiv 96/53/EF affattes således:

"3) Stk. 1 finder anvendelse fra den [XXX] [OP please insert date: 4 months from the entry into force of the present decision]."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand