

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til 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«

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Hovedordfører: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rådet besluttede den 13. maj 2013 og Europa-Parlamentet den 18. april 2013 under henvisning til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

"Forslag til 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"

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD).

Den 21. maj 2013 henviste Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs præsidium det forberedende arbejde til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet.

På grund af sagens hastende karakter udpegede Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg på sin 491. plenarforsamling den 10.-11. juli 2013, mødet den 11. juli, Virgilio Ranocchiaro til hovedordfører og vedtog følgende udtalelse med 87 stemmer for og 1 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 EØSU bifalder Kommissionens forslag om efter 17 år at revidere det nuværende direktiv om visse køretøjers vægt og dimensioner. Forslaget har til formål at følge med den teknologiske udvikling med henblik på at sikre renere og mere sikre køretøjer.

1.2 Udvalget bemærker samtidig, at der er behov for at afklare visse kritiske spørgsmål, således at revisionen hænger sammen med den allerede eksisterende lovgivning, og man undgår unødvendig kompleksitet og/eller diskrimination.

1.3 I denne henseende har EØSU tillid til, at ekspertudvalget, som er blevet nedsat med henblik på vedtagelsen af delegerede retsakter, vil bidrage til at afhjælpe uoverensstemmelser.

1.4 EØSU anbefaler kraftigt, at man indfører montering af finner bag på køretøjet i det nuværende europæiske typegodkendelsessystem og dermed undgår den nationale typegodkendelse, som ville være et skridt i den forkerte retning i forhold til en fuldstændig EØF-typegodkendelse (WVTA) af et køretøj.

1.5 Dispensationerne for vægtravene for 2-akslede køretøjer med el- eller hybridfremdriftssystemer bør udvides til køretøjer med tre eller flere aksler samt til andre køretøjer, der anvender

alternative træksystemer eller brændstoffer, hvis de pågældende tekniske løsninger medfører en øget vægt, der dermed mindsker nyttevægten.

1.6 Vejeanordningerne på køretøjet er ikke obligatoriske, men anbefales blot. EØSU minder om, at der ikke findes en teknisk løsning for alle slags køretøjer, og at det kan være yderst problematisk at montere dem på køretøjer med mekanisk affjedring og/eller med et højt antal aksler.

I sidste ende vil det være vanskeligt at etablere et system, der er præcist nok til at blive anvendt som et håndhævelsesredskab. Derimod kan man opnå det samme resultat ved at styrke WIM (vægt-i-bevægelsessystemet, der er integreret i vejbelægningen), som allerede anvendes i medlemsstaterne.

1.7 Endelig mener EØSU i forhold til modulkonceptet eller længere og tungere lastvognstog (LHV'er), at Kommissionens forslag indtil videre er passende, hvilket uddybes i punkt 4.6 i denne udtalelse.

1.8 Når flere medlemsstater på sigt tillader grænseoverskridende brug af LHV'er, kan der imidlertid opstå en dominoeffekt, så brugen af disse køretøjer gradvist spredes til hele Europa. I så fald kan dispensationerne forvandle, hvad der på nuværende tidspunkt er en ekstraordinær praksis, til normen, hvilket ville gå imod forslaget grundlæggende princip om, at modulkonceptet ikke i væsentlig grad påvirker den internationale konkurrence, og straffe medlemsstater, der ikke tillader LHV'er inden for deres grænser.

1.9 Sker dette, har Kommissionen ikke andet valg end at lade markedskræfterne bestemme det videre forløb og blot notere sig udviklingen. Hvis LHV'erne opnår en markedsandel i medlemsstater med passende infrastruktur og sikkerhedskrav, kan Kommissionen ikke begrænse dem uden at forbyrde sig mod nærhedsprincippet.

2. Indledning

2.1 Det nuværende direktiv, der fastlægger de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet ⁽¹⁾, er fra juli 1996.

2.2 I takt med at behovet for at nedbringe drivhusgasserne og forbruget af olieprodukter bliver mere og mere presserende, og med øje for at vejtransport står for 82 % af transportsektorens energiforbrug, er det på tide at ajourføre denne lovgivning og gøre brug af nyere teknologi for at nedbringe brændstofforbruget og fremme intermodal transport.

2.3 I hvidbogen om transport fra 2011 ⁽²⁾ meddelte Kommissionen, at en revision af det nuværende direktiv var forestående, og at målet ville være at sende mere energieffektive køretøjer på markedet.

2.4 Set i lyset af ovenstående glæder EØSU sig i høj grad over Kommissionens forslag til revision af det nuværende direktiv og navnlig over, at revisionen ikke blot fokuserer på nedbringelse af brændstofforbruget, men også på behovet for intermodal transport og containerisering og, sidst men ikke mindst, trafiksikkerheden.

3. Resumé af Kommissionens forslag

3.1 Dispensationer fra køretøjernes største tilladte dimensioner:

- for montering af aerodynamiske anordninger (finner bag på køretøjerne) for at forbedre energieffektiviteten
- for omdefinering af førerhusene for at forbedre aerodynamikken, trafiksikkerheden og førerkomforten.

3.2 Tilladelse til at øge vægten med et ton for:

- 2-akslede køretøjer med el- eller hybridfremdriftssystemer for at tage hensyn til vægten af de elektriske batterier eller dobbeltmotoren, uden at det har betydning for køretøjets transportkapacitet.

⁽¹⁾ For personbefordring: **M2** (8+1 sæder med en totalvægt på op til 5 tons); **M3** (samme antal sæder som M2, men med en totalvægt på over 5 tons). For godstransport: **N2** (totalvægt på mellem 3,5 og 12 tons), **N3** (totalvægt på over 12 tons); **O2** (påhængskøretøjer med en totalvægt på mellem 0,75 og 3,5 tons); **O3** (påhængskøretøjer med en totalvægt på mellem 3,5 og 10 tons).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final

- Busser vil få samme tilladelse for at tage hensyn til forskellige nye udviklinger som for eksempel forøgelse af passagerernes og deres bagages gennemsnitsvægt samt vægten af nye sikkerhedsanordninger. Dermed vil man udgå et fald i antallet af passagerer pr. køretøj.

3.3 Tilladelse til at øge længden af lastbiler med 15 cm for at gøre det muligt at bruge containere på 45 fod i EU.

3.4 For bedre at kunne påvise overtrædelser vedrørende overvægt anbefales det at indføre vejeanordninger på køretøjet, som kan videreformidle vægtoplysninger til kontrolmyndighederne, hvilket vil sikre lige vilkår for transportørerne.

3.5 Bekræftelse af, at grænseoverskridende brug af det europæiske modulsystem eller LHV'er er lovlig til ture, der kun overskrider en enkelt grænse, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i direktivet er opfyldt. Denne brug bør ikke i væsentlig grad påvirke den internationale konkurrence.

3.6 Kommissionen udformer tekniske karakteristiske, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer vedrørende ovennævnte krav.

3.7 I denne henseende er der blevet nedsat en ekspertgruppe med henblik på vedtagelse af delegerede retsakter, som følger princippet om adfærdsbetingede regler, for ikke at pålægge uforholdsmæssige forpligtelser, der navnlig straffer de små og mellemstore virksomheder. Alle de største interessenter deltager i ekspertgruppens arbejde.

4. EØSU's bemærkninger

4.1 Finner bag på køretøjet

4.1.1 Den maksimalt tilladte længde for køretøjer kan overskrides med op til to meter, hvis der påmonteres aerodynamiske finner, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjet.

4.1.2 EØSU bakker op om dette forslag, men anmoder Kommissionen om at sørge for at undgå en eventuel uoverensstemmelse mellem dette forslag (tolerance på 2 m) og reglerne om typegodkendelse (1230/2012), som tillader en overskridelse af køretøjets længde på 50 cm, og som skal ajourføres, så snart dette forslag vedtages.

4.1.3 Desuden fastlægger forslaget, at monteringen af aerodynamiske anordninger skal typegodkendes i medlemsstaterne, som udsteder et passende certifikat, som alle de andre medlemsstater skal acceptere. Med øje for anordningernes betydning, navnlig for sikkerheden, anbefaler EØSU tværtimod kraftigt at godkendelsen heraf bliver en del af det nuværende europæiske typegodkendelsessystem. En national tilgang vil betyde et skridt tilbage for EU-typegodkendelseskravene.

4.2 Forbedret udformning af førerhuset

4.2.1 EØSU opfordrer kraftigt til, at både direktivet og ekspertgruppens resultater kommer til at indeholde specifikke bestemmelser om forbedring af chaufførens komfort i førerhuset. Flere og flere chauffører, som kører internationale strækninger inden for EU, tilbringer deres hviletid i førerhuset, mens udenlandske chauffører (chauffører, der er ansat i et andet land end bopælslandet) i ekstreme tilfælde bor i deres lastbiler i månedsvis. Det er afgørende, at førerhuset bliver forbedret. Disse forbedringer skal suppleres med håndhævelsen af forordning (EF) 561/2006, som forbyder chauffører at tilbringe deres ugentlige hviletid i køretøjet, såvel som med foranstaltninger om at anlægge nye sikre parkeringsområder til en overkommelig pris.

4.2.2 EØSU minder om, at en ny udformning af førerhuset er en bekostelig og vanskelig affære, som tager tid. Man bør give producenterne en rimelig frist forud for gennemførelsen, og derfor foreslår EØSU en overgangsperiode, hvilket vil sikre lige vilkår for alle producenter.

4.3 Køretøjer med el- eller hybridfremdriftssystemer

4.3.1 EØSU bakker op om dispensationen for vægtrakravene for disse køretøjer, både lastbiler og busser, men går stærkt ind for, at dispensationen udelukkende gælder for køretøjer med tre eller flere aksler.

4.3.2 Desuden mener EØSU, at alle grønne køretøjer bør behandles ens, da man bør følge princippet om teknologineutralitet, som Kommissionen for nylig har bekræftet i "CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa" ⁽³⁾. Derfor ser EØSU gerne, at den samme dispensation gives til andre trækraftmotorer og alternative brændstoffer, hvor den tekniske løsning betyder en øget vægt, der går ud over nyttelastkapaciteten, f.eks. hydrogen-, CNG- og LNG(=flydende naturgas)-køretøjer.

4.4 45-fods containere til intermodal transport

4.4.1 EØSU bakker fuldt ud op om forslaget om at forlænge den maksimale længde af køretøjer, der anvendes til transport af 45-fods containere, med 15 cm.

4.4.2 Denne type containere, som oplevede en stigning på 86 % i antal på verdensplan mellem 2000 og 2010, udgør 20 % af den globale containerflåde med en markedsandel på 3 % i Europa og vil ikke længere have behov for en særlig tilladelse, og dermed lettes den intermodale transport.

4.4.3 Der kan sættes spørgsmålstegn ved rationalet bag begrænsningen for deltransporter på vej, jf. artikel 11: "deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km [...] eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse". En sådan bestemmelse kan være yderst vanskelig at tolke og føre tilsyn med. Der kan også stilles spørgsmål ved, hvorfor vejtransport underlægges en behandling, der adskiller sig fra europæisk nærskibsfart, hvor der ikke er fastlagt

begrænsninger, og hvor en længere distance tilsyneladende er tilladt, hvormed andre kombinationer af intermodal transport forskelsbehandles.

4.5 Vejeanordninger på køretøjet

4.5.1 Det er et velkendt faktum, at kontroller med overvægt ofte er ineffektive og for sjældne, hvilket bringer trafiksikkerheden i fare, og et højt antal overtrædelser giver en konkurrencemæssig fordel til de transportører, der ikke overholder lovgivningen.

4.5.2 Det er ikke en nem opgave at montere disse anordninger i køretøjerne, og der findes ikke tekniske løsninger for alle slags køretøjer. Desuden bliver det vanskeligt og dyrt at etablere et system, der er præcist nok til at blive anvendt som et håndhævelsesredskab. Derudover kan disse anordninger kun påmonteres nye køretøjer, og der er risiko for, at medlemsstaterne indfører forskellige ordninger, hvilket vil føre til en fragmentering af markedet.

4.5.3 Det samme resultat kan opnås ved at styrke WIM, hvilket synes at være en god løsning i praksis, navnlig i forhold til konsekvensanalysen af forslaget, der viser, at fordelene for medlemsstaterne skønnes at være langt større end omkostningerne.

4.6 Det europæiske modulsystem eller modulkoncept

4.6.1 Dette har været det mest ømtålelige og kontroversielle område, siden man vedtog det nuværende direktiv i 1996, hvor undtagelsen for modulkonceptet blev godkendt efter Finlands og Sveriges tiltrædelse af EU. Imellem disse lande var LHV-transport allerede etableret.

4.6.2 Kort fortalt består det europæiske modulsystem af en kombination af den længste sættevogn med en maksimal længde på 13,60 m og den længste kærre med en maksimal længde på 7,82 m (inden for EU). Resultatet af dette er et køretøj med en maksimal længde på 25,25 m med en bruttovægt på op til 60 tons, mens den maksimale længde i EU-lande, der ikke tillader det europæiske modulsystem, er 16,5 m for leddede køretøjer og 18,75 m for påhængsvogntog med en bruttovægt på op til 40 tons (op til 44 tons, når de kører med 40/45-fods containere i forbindelse med intermodal transport).

4.6.3 Fordelene og ulemperne ved det europæiske modulsystem er velkendte og afspejles i de forskellige øgenavne, køretøjerne får: fra "eco combi" og "euro combi" til "giga-liners", "mega trucks", "super lorries" etc.

4.6.4 Fortalerne for det europæiske modulsystem påpeger, at det vil forbedre det europæiske fastlands logistiske system. To LHV'er kan erstatte tre tunge godskøretøjer, hvormed antallet af ture nedbringes med ca. 30 %, brændstofforbruget med 15 % og udgifterne med mere end 20 %. Dette vil bane vejen for yderligere fordele i forhold til miljøet, trafiktrængsel, slid på vejbelægningen og trafiksikkerheden.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Modstanderne bruger oftest de samme argumenter med omvendt fortegn: det europæiske modulsystem bringer trafikssikkerheden i fare, belaster vejinfrastrukturen og lægger et større pres på miljøet, fordi den mulige succes i form af billigere vejtransport vil øge trafikken på vejene og flytte jernbanetransporten hertil.

4.6.5 Det er ikke blot mellem de forskellige aktører, at der hersker uenighed, men også mellem medlemsstaterne. Som tidligere nævnt har Finland og Sverige længe tilladt modultransport, og Nederlandene hoppede med på vognen i 2008 efter flere års forsøg. Tyskland, Belgien og Danmark befinder sig stadig i en forsøgsfase, mens andre medlemsstater er imod modultransport inden for deres grænser.

4.6.6 Kommissionen foreslår nu blot en tydeliggørelse af teksten i det nuværende direktiv, hvis formulering anses som værende noget tvetydig. De vigtigste punkter er:

- I tråd med nærhedsprincippet, med udgangspunkt i lokale forhold og i overensstemmelse med EU's neutralitet i forhold til transportformer er det op til medlemsstaterne, om de vil anvende det europæiske modulsystem.

- Ingen medlemsstat er forpligtet til at bruge det europæiske modulsystem, men har retten til at forbyde modultransport inden for sine grænser.

- Modulsystemer kan krydse grænsen mellem to medlemsstater, der støder op til hinanden, og som tillader dette system, såfremt transporten kun foregår i de pågældende to medlemsstater på udvalgte vejnet.

4.6.7 EØSU mener, at Kommissionens forslag om et europæisk modulsystem er passende, både juridisk og politisk.

4.6.8 Kommissionen kan hverken nedlægge forbud mod eller liberalisere modulsystemer uden at gå imod nærhedsprincippet og neutraliteten i forhold til transportformer. I EØSU's optik bør det være op til medlemsstaterne at træffe en beslutning efter deres egne cost-benefit-analyser.

4.6.9 På længere sigt må det vurderes, om anvendelsen af længere køretøjer, som anvender nye brændstoftyper, kunne kobles til udviklingen af de multimodale transportkorridorer, der nævnes i køreplanen som en del af det centrale TEN-T-netværk, hvilket EØSU har påpeget i en tidligere udtalelse⁽⁴⁾.

Bruxelles, den 11. juli 2013.

Henri MALOSSE

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽⁴⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 146-153.