

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité 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) 195 final/2 — 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Algemeen rapporteur: **de heer RANOCCHIARI**

De Raad en het Europees Parlement hebben op resp. 13 mei 2013 en 18 april 2013 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig art. 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen 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) 195 final/2 — 2013/0105 (COD).

Het bureau van het Comité heeft de afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur, Informatiemaatschappij op 21 mei 2013 belast met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden.

Gezien de urgentie van de werkzaamheden heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité tijdens zijn op 10 en 11 juli 2013 gehouden 491e zitting (vergadering van 11 juli) de heer Ranocchiari als algemeen rapporteur aangewezen en vervolgens onderstaand advies met 87 stemmen vóór, geen stemmen tegen, bij 1 onthouding, goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Comité juicht het Commissievoorstel toe om na 17 jaar de huidige richtlijn voor gewichten en afmetingen van bepaalde voertuigen te herzien. Het voorstel wil gelijke tred houden met de technische vooruitgang zodat we schonere en veiliger voertuigen hebben.

1.2 Tegelijkertijd merkt het Comité op dat sommige kritieke punten verheldering behoeven, zodat de herziening strookt met de reeds bestaande wetgeving, alsook om onnodige complexiteit en/of onderscheiden te vermijden.

1.3 Het EESC vertrouwt erop dat het deskundigencomité, dat is ingesteld om gedelegeerde handelingen goed te keuren, zal helpen om eventuele ongerijmdheden op te heffen.

1.4 Het EESC pleit ervoor om achtervleugels op te nemen in de huidige regeling van de Europese typegoedkeuring, en om de nationale typegoedkeuring, die een stap terug zou betekenen ten opzichte van de WVTA (Whole Vehicle Type Approval), te vermijden.

1.5 De gewichtsuitzondering, slechts toegekend aan twee-assige voertuigen, elektrische voertuigen of voertuigen met hybride aandrijving, moet worden uitgebreid tot drie- en meer-assige voertuigen die gebruikmaken van alternatieve aandrijving en brandstoffen, als de relevante technische oplossingen tot extra gewicht leiden, waardoor het nuttig laadvermogen vermindert.

1.6 De ingebouwde weegvoorzieningen zijn niet verplicht, maar worden slechts aanbevolen. Er zij aan herinnerd dat er niet voor alle types voertuigen een technische oplossing is en dat de installatie van deze voorzieningen op voertuigen met mechanische ophanging en/of een groot aantal assen heel wat problemen met zich meebrengt.

Uiteindelijk zal het heel moeilijk zijn om tot een systeem te komen dat nauwkeurig genoeg is om als handhavingsinstrument te fungeren. Integendeel: hetzelfde resultaat kan bereikt worden door een intensievere toepassing van de WIM (de in het wegdekoppervlak ingebouwde dynamische weegschaal), die de lidstaten nu al gebruiken.

1.7 Het EESC meent dat het voorstel van de Commissie voor het modulaire concept of de langere zwaardere voertuigen (LZV's) voorlopig juist is, zoals nader uiteengezet wordt in par. 4.6 van dit advies.

1.8 Niettemin is een domino-effect mogelijk als meer lidstaten uiteindelijk het grensoverschrijdend gebruik van LZV's toestaan en deze voertuigen geleidelijk in heel Europa gaan rijden. In dat geval kunnen de derogaties ertoe leiden dat wat nu een uitzondering is de norm wordt, wat indruist tegen het uitgangspunt van het voorstel, te weten dat het modulaire concept de internationale concurrentie niet wezenlijk beïnvloedt, waardoor lidstaten die LZV's niet op hun grondgebied toelaten benadeeld worden.

1.9 Als dat gebeurt, kan de Commissie dat alleen maar vaststellen en de markt laten beslissen welke weg wordt ingeslagen. Als de LZV's marktaandeel veroveren in lidstaten met passende infrastructuur en veiligheidsvereisten, kan de Commissie hun rol niet beperken zonder het subsidiariteitsbeginsel te schenden.

2. Inleiding

2.1 De huidige richtlijn tot 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, dateert van juli 1996 ⁽¹⁾.

2.2 Nu het urgenter wordt om de uitstoot van broeikasgassen en het verbruik van aardolieproducten terug te dringen, en aangezien het wegvervoer goed is voor 82 % van het energieverbruik in de vervoersector, is deze wetgeving toe aan actualisering, waarbij recente technische ontwikkelingen moeten worden aangegrepen om het brandstofverbruik te beperken en om intermodaal vervoer gemakkelijker te maken.

2.3 Het Witboek Vervoer 2011 ⁽²⁾ kondigde al aan dat de huidige richtlijn herzien zou worden om energie-efficiëntere voertuigen op de markt te brengen.

2.4 Hierop gelet onderschrijft het EESC het voorstel van de Commissie om de huidige richtlijn te herzien en daarbij niet alleen rekening te houden met een lager brandstofverbruik, maar ook met de behoefte aan modaal vervoer en containerisering, en, last but not least, met de veiligheid op de weg.

3. Samenvatting van het Commissievoorstel

3.1 Toestaan van afwijkingen van de maximumafmetingen van voertuigen:

- voor de installatie van aerodynamische voorzieningen achteraan (achtertlevugels) om de energie-efficiëntie te verbeteren;
- voor de wijziging van cabines ter verbetering van aerodynamische prestaties, de veiligheid en het comfort van de bestuurder.

3.2 Toestaan van extra gewicht van één ton voor:

- twee-assige voertuigen met elektrische of hybride aandrijving om rekening te houden met het gewicht van de accu's en dubbele aandrijving, waarbij het laadvermogen van deze voertuigen gelijk blijft;

- hetzelfde hogere gewicht wordt toegestaan voor bussen om rekening te houden met de toename van het gemiddelde gewicht van de passagiers en hun bagage, maar ook met het gewicht van nieuwe, ingebouwde veiligheidsvoorzieningen. Zo kan het aantal passagiers per bus gelijk blijven.

3.3 Toestaan van een afwijking van 15 cm lengte van vrachtwagens om in de EU het vervoer van 45-voetcontainers mogelijk te maken.

3.4 Om overlading beter te kunnen vaststellen, worden "ingebouwde weegsystemen" aanbevolen die het gewicht aan de toezichhoudende overheden kunnen meedelen, zodat voor de vervoersondernemers gelijke voorwaarden gelden.

3.5 Bevestiging van het grensoverschrijdend gebruik van langere voertuigen (EMS, European modular system, het modulaire concept), als er slechts één grens wordt overschreden, en mits beide lidstaten het al toestaan en de beperkingen van de derogaties in de richtlijn naleven. Het gebruik van dergelijke voertuigen mag geen significante invloed hebben op de internationale concurrentie.

3.6 De Commissie zal in dit verband de technische kenmerken, het minimumprestatieniveau en de fabricage-eisen en -procedures uitwerken.

3.7 Hiertoe is een deskundigencomité opgericht dat conform het principe van op prestaties gebaseerde normen gedelegeerde handelingen moet vaststellen, om te vermijden dat onevenredige verplichtingen worden opgelegd die met name het mkb kunnen benadelen. Alle relevante betrokkenen zijn in het comité vertegenwoordigd.

4. Opmerkingen van het EESC

4.1 Vleugels achteraan

4.1.1 De toegestane maximumlengte van voertuigen mag met maximaal twee meter toenemen indien achteraan aerodynamische (opvouwbaar/intrekbare) vleugels worden gemonteerd.

4.1.2 Het EESC steunt het idee, maar verzoekt de Commissie om eventuele tegenspraak te vermijden tussen dit voorstel (2 m tolerantie) en de wetgeving voor typegoedkeuring (Verordening 1230/2012), die een extra lengte van het voertuig van 50 cm toestaat.

4.1.3 Het voorstel vermeldt voorts dat de installatie van zulke aerodynamische voorzieningen van een nationaal door de lidstaat goedgekeurd type moeten zijn, die een bijbehorend certificaat uitreikt, dat alle andere lidstaten moeten aanvaarden. Gelet op het belang van deze voorziening, ook in verband met de veiligheid, is het EESC er sterk voorstander van om de goedkeuring ervan op te nemen in de huidige regeling van de Europese typegoedkeuring. De nationale aanpak zou ten opzichte van de WVTA een achteruitgang betekenen.

⁽¹⁾ Voor het vervoer van passagiers: **M2** (van 8+1 plaatsen met een max. gewicht ≤ 5 ton); **M3** (zelfde aantal plaatsen als M2, maar met een max. gewicht > 5 ton). Voor het vervoer van goederen: **N2** (max. gewicht > 3,5 en ≤ 12 ton); **N3** (max. gewicht > 12 ton); **O2** (aanhangers met een max. gewicht > 0,75 en ≤ 3,5 ton); **O3** (aanhangers met een max. gewicht > 3,5 en ≤ 10 ton).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

4.2 Stroomlijning van de cabine

4.2.1 Het EESC dringt erop aan dat zowel de richtlijn als de bevindingen van het deskundigencomité specifieke bepalingen bevatten om het comfort van de chauffeurscabine te verbeteren. Steeds meer internationale chauffeurs in de EU brengen hun rusttijd in de vrachtauto door, met als uiterste de niet-ingezeten bestuurders (bestuurders die werkzaam zijn vanuit een ander land dan het land van herkomst), die in feite maanden in hun vrachtwagen wonen. Het comfort van de bestuurderscabine moet zonder meer verbeterd worden. Deze verbeteringen moeten zeker nog worden verdubbeld door de naleving van Verordening (EG) 561/2006, die chauffeurs verbiedt om hun wettelijke rusttijd in het voertuig door te brengen, alsook door maatregelen voor de bouw van nieuwe beveiligde en betaalbare parkeerterreinen.

4.2.2 Het EESC beseft dat het ontwerp van de cabine een kostbare en complexe zaak is die tijd vergt. De fabrikanten moeten dus over voldoende aanlooptijd beschikken voor de uitvoering; daarom stelt het EESC een overgangperiode zodat voor alle fabrikanten gelijke voorwaarden gelden.

4.3 Voertuigen met elektrische of hybride aandrijving

4.3.1 Het EESC staat achter de uitzonderingen voor het gewicht van deze voertuigen (zowel vrachtwagens als bussen), maar beveelt ten eerste aan om de derogatie ook toe te passen op drie- of meerassige voertuigen.

4.3.2 Verder meent het EESC dat alle groene voertuigen dezelfde behandeling verdienen, volgens het principe van technologische neutraliteit, dat de Commissie onlangs in CARS 2020: *Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiel-industrie* ⁽³⁾ heeft bevestigd. Daarom bepleit het EESC dezelfde uitzondering ook voor andere aandrijvingen en alternatieve brandstoffen, waarbij de technische oplossingen extra gewicht betekenen ten nadele van het laadvermogen, d.w.z. bij waterstof, CNG- en LNG-voertuigen (LNG = liquified natural gas, vloeibaar aardgas).

4.4 45-voetcontainers voor intermodaal vervoer

4.4.1 Het EESC staat geheel achter het voorstel om de toegestane lengte van voertuigen voor het transport van 45-voetcontainers met 15 cm te verhogen.

4.4.2 Dit type containers, waarvan het aandeel tussen 2000 en 2010 wereldwijd met 86 % toenam, is goed voor 20 % van de totale voorraad containers ter wereld. In Europa, met een marktaandeel van circa 3 %, is niet langer een speciale vergunning nodig, waardoor vlotter intermodaal vervoer mogelijk wordt.

4.4.3 Het EESC vraagt zich af wat de motivering is voor de in artikel 11 genoemde beperking van het vervoer over de weg: "...niet meer dan 300 km bedragen (...) of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden." Een dergelijke bepaling kan moeilijk uit te leggen of te

controleren zijn. Ook kunnen er vraagtekens geplaatst worden bij de verschillende behandeling van vervoer naar/van Europese havens voor de korte vaart, zonder vaststelling van limieten en waarbij blijkbaar ook een langere afstand via de weg is toegestaan, waardoor andere combinaties van intermodaal vervoer in het nadeel zijn.

4.5 Ingebouwde weegsystemen

4.5.1 Het is bekend dat gewichtscontroles van voertuigen vaak inefficiënt zijn en dat er te weinig zijn. Dat schaadt de veiligheid op de weg, levert veel overtredingen op en bevoordeelt de concurrenten die de regels aan hun laars lappen.

4.5.2 De inbouw van zulke voorzieningen is niet gemakkelijk; er zijn geen technische oplossingen voor alle voertuigen en het zal heel complex en duur zijn om een systeem uit te werken dat nauwkeurig genoeg is om als handhavingsinstrument te fungeren. Bovendien kan deze apparatuur alleen in nieuwe voertuigen worden gemonteerd en het risico bestaat dat lidstaten verschillende systemen invoeren, wat tot marktfragmentatie leidt.

4.5.3 Dezelfde metingen zijn mogelijk door een groter beroep te doen op de bestaande WIM. Dit lijkt de beste optie, ook gelet op de effectbeoordeling in het voorstel, waarin de voordelen voor de lidstaten veel groter worden geraamd dan de kosten.

4.6 Europees modulair systeem/modulair concept

4.6.1 Dit onderwerp ligt gevoeliger en is controversiëler sinds de goedkeuring van de huidige richtlijn in 1996, toen de derogatie voor het modulaire concept werd aanvaard na de toetreding tot de EU van Finland en Zweden, waar LZV's tussen beide landen al gebruikt werden.

4.6.2 Het EMS betreft de combinatie van de in de EU toegestane langste oplegger met een maximumlengte van 13,60 m, met de langste aanhanger, met een maximumlengte van 7,82 m. Het resultaat is een voertuig van 25,25 m lengte, met een bruto gewicht van maximaal 60 ton, terwijl in EU-landen die het EMS niet toestaan de maximumlengte voor trekker/opleggercombinaties 16,50 m is, en 18,75 m voor trekker/aanhangwagencombinaties, met een bruto gewicht van maximaal 40 ton (maximaal 44 ton voor het vervoer van 40/45-voetcontainers voor intermodaal vervoer).

4.6.3 De voors en tegens van EMS zijn welbekend, wat tot op zekere hoogte blijkt uit de bijnamen die ze krijgen, variërend van "eco-combi" en "euro-combi" tot "giga liner", "megatruck", "supervrachtauto" enz.

4.6.4 Voorstanders benadrukken dat EMS de logistiek op het Europese continent verbetert. Twee LZV's kunnen momenteel drie vrachtauto's vervangen, waardoor het aantal ritten met circa 30 % afneemt, het brandstofverbruik met 15 % daalt, waardoor ruim 20 % kosten worden bespaard. Dit levert verder voordelen op voor het milieu, congestie, wegdekslijtage en verkeersveiligheid.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Tegenstanders gebruiken ongeveer dezelfde argumenten, maar dan omgekeerd: EMS is een gevaar voor de verkeersveiligheid, met grote impact voor de weginfrastructuur en grotere milieubelasting. Bij succes wordt het vervoer over de weg goedkoper. Daardoor zal dat vervoer toenemen en het vervoer via het spoor afnemen.

4.6.5 Tegenstanders zijn niet alleen onder de stakeholders, maar ook onder lidstaten te vinden. Zoals gezegd staan Finland en Zweden EMS allang toe en Nederland besloot hiertoe in 2008, na jarenlange tests. Duitsland, België en Denemarken voeren nog proeven uit, terwijl andere lidstaten zich tegen EMS op hun grondgebied hebben verklaard.

4.6.6 Wat de Commissie nu voorstelt, is niet meer dan een verduidelijking van de tekst van de huidige richtlijn, waarvan de formulering nogal ambigu was. De belangrijkste punten zijn:

— Het staat de lidstaat vrij al dan niet voor EMS te kiezen, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, op basis van lokale omstandigheden, en overeenkomstig de neutraliteit van de EU inzake vervoerswijzen.

- Geen lidstaat is verplicht EMS te gebruiken; elke lidstaat heeft het recht het EMS-verkeer op zijn grondgebied te verbieden.
- EMS kan de grenzen van twee aangrenzende lidstaten overschrijden die het gebruik toestaan, zolang het vervoer beperkt blijft tot die twee lidstaten en op aangewezen wegennetwerken plaatsvindt.

4.6.7 Het EESC meent dat het Commissievoorstel voor EMS het juiste is, zowel uit juridisch als politiek oogpunt.

4.6.8 De Commissie kan geen verbod op noch een liberalisering van EMS opleggen, zonder het subsidiariteitsbeginsel en de neutraliteit inzake de vervoerswijze te schenden. Naar het oordeel van het EESC dienen de lidstaten na een eigen kostenbatenanalyse een besluit te nemen.

4.6.9 Op langere termijn, zoals in een eerder EESC-advies⁽⁴⁾ is voorgesteld, moet worden onderzocht of het gebruik van grotere voertuigen op nieuwe brandstoffen enz. kan worden gekoppeld aan de ontwikkeling van de multimodale corridors die in het stappenplan worden genoemd als onderdeel van het TEN-V-kernnet.

Brussel, 11 juli 2013

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ PB C 24 van 28.1.2012, blz. 146-153.