



Bryssel den 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

**rådets ståndpunkt om antagandet av 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**

(Text av betydelse för EES)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av 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

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument COM(2013) 195 final – 2013/0105 COD):	16 april 2013
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	11 juli 2013
Datum för Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen:	15 april 2014
Överlämnande av det ändrade förslaget:	Ej tillämpligt
Antagande av rådets ståndpunkt:	5 juni 2014

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

I direktiv 96/53/EG fastställs största tillåtna dimensioner för tunga lastbilar och bussar i internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik (medlemsstaterna har rätt att gå utöver dessa dimensioner och vikter i nationell trafik under vissa förutsättningar).

Huvudsyftet med ändringen är att göra lastbilar och bussar miljövänligare och säkrare genom att tillåta undantag vad gäller vikter och mått i vissa fall och under fastställda villkor, om förbättringar för närvarande inte är möjliga med de begränsningar som anges i direktivet. Miljövänligare lastbilar förväntas medföra förbättringar av bränsleeffektiviteten på cirka 7–10 % och en motsvarande minskning av utsläppen av koldioxid och växthusgaser. Säkrare lastbilar skulle kunna rädda upp till 500 liv per år, främst bland utsatta trafikanter såsom fotgängare och cyklister i stadsområden.

Kommissionen förslag syftar till att:

- Underlätta aerodynamisk enhetlighet för fordon genom att tillåta utsträckt längd för att utforma förrarhytter som är mer aerodynamiska. Dessa smarta förrarhytter skulle också förbättra sikten för föraren och åstadkomma en bättre energiupptagning i händelse av en olycka. Enligt förslaget får också aerodynamiska spoilers monteras baktill på lastbilar, släpvagnar, påhängsvagnar eller klaffar. Dessa finns redan på

marknaden och används allt mer, till exempel i Förenta staterna. Ingen ökning av lastkapaciteten finns med i förslaget till direktiv.

- *Tillåta en viktökning för hybrider eller elframdrivningssystem till högst 1 ton.*
- *Införa bestämmelser gällande efterlevnad, med anledning av oroande höga nivåer för övervikt. De nya bestämmelserna rekommenderar användning av viktsensorer på lastbilar och byggande av stationer längs vägarna för att väga rullande fordon, och ålägger medlemsstaterna att utföra ett visst antal kontroller i proportion till trafiken.*
- *Införa solidariskt ansvar mellan avsändaren och transportören vid övervikt under vägtransporter (där information från avsändaren saknas eller är vilseledande).*
- *Underlätta intermodala transporter av containrar, genom ett undantag på upp till 44 ton och ytterligare 15 centimeters längd för transport av containrar och växelflak på 45 fot inom intermodala transporter.*
- *Tillåta ytterligare 1 ton för bussar för att ta hänsyn till den ökade vikten på passagerare och deras bagage.*

Utöver de viktigaste målen med ändringsförslaget som beskrivs ovan, återspeglar kommissionens förslag också klargörandet från kommissionen till Europaparlamentet¹ i frågan om *gränsöverskridande trafik med längre fordon* (dvs. befintliga regler tillåter att man passerar gränsen mellan två angränsande medlemsstater som tillåter användningen av längre fordon på sina respektive territorium).

3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

Den politiska överenskommelsen som transportrådet antog den 5 juni 2014 stöder huvudmålen i kommissionens förslag att göra det möjligt att utforma miljövänligare och säkrare lastbilar, men avviker i vissa andra aspekter, särskilt följande:

- Mycket långa tidsfrister föreslås både för införlivande av det nya direktivet (3 år) och för genomförandet av bestämmelserna i artikel 9 om utformningen av nya förarhytter (5 år efter den nödvändiga ändringen av direktiv 2007/46, inbegripet dess genomförandeakter) för att ta hänsyn till vissa fordonstillverkarens investeringskapacitet. Kommissionens föreslog en övergångsperiod på 18 månader. Kommissionen erinrar om att dess förslag syftar till att vidga möjligheterna, vilket innebär att tillverkarna inte skulle vara skyldiga att producera denna typ av förarhytter om de inte tror att det finns en marknad för produkten. Kommissionen anser att de föreslagna långa tidsfristerna är obefogade eftersom nödvändig teknik redan finns tillgänglig och att fördelarna med miljövänligare och säkrare lastbilar bör komma unionsmedborgarna tillhanda så snart som möjligt.
- Efterlevnadskomponenten som kommissionen föreslog för att beivra överträdelse av övervikt (artiklarna 12 och 13) har i stor utsträckning avslagits av rådet som strök artikel 13 om kategorisering av överträdelse och urvattnade artikel 12 om efterlevnad. Till exempel ersatte rådet en kvantifierad indikator för förberedande urvalskontroller som föreslagits av kommissionen (som redan tillämpas av vissa medlemsstater) med en ”lämplig nivå” av kontroller. I praktiken skulle detta inte innebära några större förändringar av nuvarande otillfredsställande situation. Utöver snabbare vägsiltage, vilket leder till ytterligare kostnader för underhåll, anser

¹ Brev från vice ordförande Siim Kallas till Brian Simpson, ordförande i Europaparlamentets utskott för transport och turism den 13 juni 2012.

kommissionen att överlastade fordon äventyrar trafiksäkerheten och snedvrider konkurrensen mellan de operatörer som följer reglerna och de som inte gör det. Bristen på harmonisering av rättsliga förfaranden och nivån på påföljder mellan de olika medlemsstaterna sänder förvirrande signaler till transportföretag och minskar effektiviteten i efterlevnaden. Rådet samtyckte emellertid till att medlemsstaterna måste rapportera om antalet kontroller och överträdelser till kommissionen.

- Rådet hänvisar till artikel 5.4, andra stycket b i förordning 182/2011 (klausulen om ”inget yttrande”) i artikel 10h.5 i sin ståndpunkt vid första behandlingen. Kommissionen har gjort ett uttalande som erinrar om att det inte systematiskt ska hänvisas till denna bestämmelse, utan att det måste finnas ett särskilt behov av att avvika från principen om att kommissionen får anta ett utkast till genomförandeakt om inget yttrande avges. Eftersom detta är ett undantag från den allmänna regel som fastställs i artikel 5.4, kan inte användningen av andra stycket b anses ingå i lagstiftarens utrymme för ”skönsmässig bedömning”, utan användningen måste tolkas restriktivt och därmed också motiveras.

Å andra sidan välkomnar kommissionen följande punkter:

- Artiklarna 8 och 9 om aerodynamiska egenskaper behåller den lydelsen som kommissionen föreslog både i fråga om mål och innehåll. Trots att rådet ersätter de föreslagna delegerade akterna med genomförandeakter och begränsar dem till artikel 8, kan kommissionen godta detta tillvägagångssätt, med tanke på arbetet i en expertgrupp som kommissionen har inrättat som i detalj ska fastställa det tekniska innehållet i dessa akter. Innehållet i de delegerade akter som föreskrivs i artikel 9 skulle kunna införlivas i en uppdatering av bestämmelserna om typgodkännande av fordon enligt direktiv 2007/46/EG. I artiklarna 8 och 9 har rådet förtydligat rollen för lagstiftningen om typgodkännande (direktiv 2007/46/EG, förordningarna 661/2009 och 1230/2012).
- Införandet av solidariskt ansvar mellan avsändare och transportföretag för transport av containrar.
- Utvidgning av tillämpningsområdet för den föreslagna ökningen av tillåten vikt för el-hybridfordon till fordon som drivs med alternativa bränslen, för att hantera den extra vikt som krävs för dessa alternativa tekniker.
- Rådet har antagit en ny definition av intermodal transport som på lämpligt sätt tar hänsyn till det specifika i vattenvägstransporter. Denna nya definition skulle gälla undantaget om ytterligare 15 centimeter och 44 ton för 45-fots containrar och växelflak.
- Rådet har ökat den tillåtna vikten för bussar med två axlar till 19,5 ton (500 kg mer än den föreslagna vikten i kommissionens förslag) för att hantera den ökade vikt som härrör från obligatoriska fordonsbaserade system (klass Euro VI för säkerhetsutrustning).

När det gäller gränsöverskridande trafik med längre fordon, noterar kommissionen att medlemsstaterna hyser delade meningar, samt rådets beslut att inte ändra texten i nuvarande direktiv. Kommissionen kan godta en kompromiss som stryker bestämmelserna i motsvarande artikel, vilket alltså inte skulle innebära någon förändring av det nuvarande direktivet. Kommissionen gjorde ett uttalande som bekräftar dess tolkning när det gäller gränsöverskridande trafik med längre fordon, såsom redan anges i ovan nämnda skrivelse från vice-ordförande Siim Kallas till Brian Simpson.

4. SLUTSATS

Kommissionen anser att en uppdatering av lagstiftningen om vikter och dimensioner för tunga lastbilar och bussar är av avgörande betydelse för att förverkliga målen att minska utsläppen av växthusgaser. Nya förarhytter kommer inte bara att vara mer aerodynamiska. Utvidgade förarhytter kommer också att göra det möjligt att i framtiden införa fordon med ny utrustning som förbättrar bränsleeffektiviteten. På samma sätt anser kommissionen att den nya utformningen kommer att möjliggöra införandet av säkrare lastbilar som bidrar till att rädda liv i stadsområden i låghastighetsolyckor där tunga fordon är inblandade. Av dessa skäl anser kommissionen att det skulle strida mot unionens intresse att vänta ett antal år innan tillverkarna inför nya modeller som i stor utsträckning är redo att tas i bruk. Kommissionen anser att dessa frågor förtjänar att behandlas under förhandlingarna mellan medlagstiftarna.