



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 21 oktober 2014
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2013/0105 (COD)**

**11296/2/14
REV 2 ADD 1**

**TRANS 345
CODEC 1531
PARLNAT 271**

MOTIVERING VAN DE RAAD

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG 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

= Motivering van de Raad
– vastgesteld door de Raad op 17 oktober 2014

I. INLEIDING

De Commissie heeft op 15 april 2013 bij de Raad haar voorstel ingediend 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.

Het Europees Parlement heeft op 15 april 2014 zijn advies in eerste lezing uitgebracht.

De Raad heeft op 5 juni 2014 een politiek akkoord over de ontwerprichtlijn bereikt. Nadat de tekst door de juristen-vertalers was bijgewerkt heeft de Raad op 17 oktober 2014, overeenkomstig de in artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie neergelegde gewone wetgevingsprocedure zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.

II. ANALYSE VAN HET STANDPUNT IN EERSTE LEZING

1. Algemeen

Met dit wetgevingsinitiatief wordt beoogd de aerodynamische prestaties en de energie-efficiëntie van voertuigen te verbeteren en tegelijk de verkeersveiligheid verder te verhogen, met inachtneming van de beperkingen van de huidige wegeninfrastructuur.

Voorts is het de bedoeling het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te bevorderen, de ontwikkeling van intermodaal vervoer te vergemakkelijken, te bevestigen dat grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen is toegestaan wanneer slechts één grens wordt overschreden, en de controle-instanties in staat te stellen inbreuken beter op te sporen.

De Raad heeft ervoor geopteerd het oorspronkelijke voorstel op verscheidene punten aan te passen. De belangrijkste bepalingen van de richtlijn zijn dan ook aanzienlijk gewijzigd. Als gevolg daarvan wijkt het standpunt van de Raad in eerste lezing af van het oorspronkelijke Commissievoorstel, in die zin dat het anders is geformuleerd en verscheidene bepalingen zijn toegevoegd en geschrapt. Dit houdt in dat de Raad niet kan instemmen met de amendementen die het Europees Parlement in eerste lezing in die bepalingen heeft aangebracht.

2. Belangrijkste beleidskwesties

i) Verduidelijking van grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen (Artikel 1 - punt 2 - letters a en b - Artikel 4, leden 1 en 4)

De Commissie stelt voor Richtlijn 96/53/EG te wijzigen om te bevestigen dat grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen is toegestaan wanneer slechts één grens wordt overschreden tussen twee lidstaten die het verkeer van dergelijke voertuigen reeds toestaan en indien voldaan is aan de voorwaarden voor afwijkingen van de richtlijn.

De Raad is van oordeel dat Richtlijn 96/53/EG voor een passend evenwicht zorgt tussen, enerzijds, het recht van de lidstaten om te onderzoeken en te bepalen welke vervoersoplossingen aan de plaatselijke omstandigheden zijn aangepast en, anderzijds, de noodzaak om verstoringen van de interne markt en aanzienlijke gevolgen voor de internationale concurrentie te voorkomen. De standpunten van de Raad en het Parlement lopen wat dat betreft gelijk.

De amendementen 21 en 22 zijn overgenomen. Amendement 63 is niet door de Raad overgenomen.

ii) Alternatieve brandstoffen (Artikel 1 - punt 2 - letter a; Artikel 1 - punt 8; Artikel 10 ter; Artikel 1 - punt 9 - letters e en f)

In dezelfde geest als het Commissievoorstel is de Raad het eens geworden over een aanpak die het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen bevordert. In de tekst is een definitie van alternatieve brandstoffen opgenomen. De lijst van alternatieve brandstoffen waarop het bijkomende gewicht dat vereist is voor het gebruik ervan (maximaal 1 ton) reeds kan worden toegepast, kan door de Commissie worden geactualiseerd, rekening houdend met de technologische vooruitgang.

Voor controledoeleinden dient het bijkomende gewicht dat voor de alternatieve brandstoftechnologie vereist is, te worden gedefinieerd op basis van de door de fabrikant ter beschikking gestelde documentatie. In de tekst wordt aangegeven dat een dergelijke toename van het gewicht niet in het laadvermogen mag worden verrekend.

De aanpak van het Europees Parlement is vergelijkbaar met die van de Raad inzake koolstofarme technologieën. De amendementen 18, 19, 42, 43 en 69 worden gedeeltelijk of naar de geest overgenomen.

iii) Gecombineerd versus intermodaal vervoer ((Artikel 1 - punt 1 - Artikel 2 - eerste alinea - streepje 16) en (Artikel 1 - punt 10 - Artikel 11))

De Raad deelt het standpunt dat het gebruik van intermodaal vervoer als voorgesteld in het kader van de herziening van Richtlijn 96/53/EG, het vervoer over zee over korte afstanden, over de binnenwateren en over het spoor zal bevoordelen ten opzichte van het gebruik van gecombineerd vervoer als omschreven in Richtlijn 92/106/EG. Het gebruik van gecombineerd vervoer leidt in de praktijk immers tot bepaalde beperkingen voor vervoersketens, terwijl het gebruik van intermodaal vervoer mogelijke comparatieve voordelen biedt.

Derhalve heeft de Raad, voor de toe passing van deze richtlijn, een definitie van intermodale vervoersverrichtingen opgenomen in de tekst. Voorts blijft in artikel 11 de aanpak van de Commissie behouden, die voorziet in een afwijking van 15 cm van de maximumlengte en de maximumafstand tussen de pen van de opleggerkoppeling en de achterkant van de oplegger voor voertuigen die containers van 45 voet vervoeren in het kader van een intermodale vervoersverrichting.

Het Europees Parlement heeft besloten de definitie van gecombineerd vervoer in de gehele tekst te behouden, en heeft de Commissie verzocht een wetgevingsvoorstel in te dienen tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG. Gelet op het verschil in aanpak heeft de Raad de amendementen 20, 44 en 45 niet overgenomen.

iv) Aerodynamische voorzieningen aan de achterzijde van het voertuig en het ontwerp van nieuwe cabines (Artikel 1 - punten 6 en 7 - Artikelen 8 ter en 9 bis)

De Raad beschouwt de artikelen 8 ter en 9 bis als de belangrijkste elementen van het Commissievoorstel ter verbetering van de energie-efficiëntie van voertuigen of voertuigcombinaties. Hij heeft zich intensief beraden op de structuur van deze artikelen.

Om de aerodynamische prestaties van voertuigen te verbeteren en aldus brandstof te besparen, voorziet de tekst van de Raad in afwijkingen van de maximaal toegestane lengtes voor voertuigen of voertuigcombinaties als bedoeld in bijlage I, punt 1.1, indien:

- het voertuig of de voertuigcombinatie is uitgerust met aerodynamische voorzieningen aan de achterzijde (artikel 1 - punt 6 - artikel 8 ter); en/of indien
- het voertuig of de voertuigcombinatie is uitgerust met een cabine met verbeterde aerodynamische prestaties, een verbeterde energie-efficiëntie en een verbeterde veiligheid (artikel 1 - punt 7 - artikel 9 bis).

In artikel 8 ter geeft de Raad aan dat aerodynamische voorzieningen moeten voldoen aan bepaalde vereisten die zijn opgesomd in artikel 8 ter, lid 3, teneinde de veiligheid in het algemeen en de veiligheid van intermodale vervoersverrichtingen te waarborgen.

Voorts moeten deze voorzieningen worden gebruikt in overeenstemming met bepaalde, door de Commissie vast te stellen operationele vereisten (uitvoeringshandelingen als bedoeld in artikel 8 ter, lid 4), en moeten zij voldoen aan de bepalingen van de typegoedkeuringsrichtlijn (Richtlijn 2007/46/EG). In de tekst van de Raad wordt eveneens bepaald dat voor aerodynamische voorzieningen die langer zijn dan 50 cm een typegoedkeuring moet worden verleend overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG voordat deze op de markt worden gebracht. Daartoe moeten in die richtlijn de nodige wijzigingen worden aangebracht.

In artikel 9 bis wordt dezelfde redenering gevolgd. De Raad heeft echter besloten de Commissie te verzoeken de technische vereisten op te stellen die nodig zijn voor de typegoedkeuring van voertuigen met nieuwe cabines uit hoofde van de typegoedkeuringsrichtlijn (2007/46/EG). Alvorens op de markt te worden gebracht moeten deze voertuigen overeenkomstig die richtlijn worden goedgekeurd. In de tekst van de Raad wordt de Commissie tevens verzocht om, indien nodig, een wetgevingsvoorstel tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG in te dienen (gewone wetgevingsprocedure).

In de tekst van de Raad zijn de vereisten voor voertuigen die zijn uitgerust met nieuwe cabines niet verplicht. Het Europees Parlement voorziet in dwingende vereisten zeven jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn. Om die reden kunnen de amendementen 38 en 40 niet worden aanvaard.

In de benadering van de Raad zal de afwijking voor voertuigen met aerodynamische voorzieningen aan de achterzijde van het voertuig van toepassing worden vanaf, naargelang het geval:

- de datum van omzetting van de tekst tot wijziging van de typegoedkeuringsrichtlijn (Richtlijn 2007/46/EG), of
- de datum van toepassing van de nodige wijzigingen van de technische vereisten uit hoofde van Richtlijn 2007/46/EG,

- en na de vaststelling van de uitvoeringshandelingen met gedetailleerde operationele vereisten voor het gebruik van dergelijke voorzieningen.

Voorts zal de afwijking voor voertuigen die zijn uitgerust met nieuwe cabines van toepassing worden vijf jaar na, naargelang het geval:

- de datum van omzetting van de tekst tot wijziging van de typegoedkeuringsrichtlijn (Richtlijn 2007/46/EG), of
- de datum van toepassing van de uitvoeringshandelingen uit hoofde van Richtlijn 2007/46/EG.

Zowel in artikel 8 ter als in artikel 9 bis is bepaald dat voertuigen die zijn uitgerust met aerodynamische voorzieningen of nieuwe cabines een cirkel moeten kunnen beschrijven met een uitwendige straal van 12,50 m en een inwendige straal van 5,30 m (bijlage I, punt 1.5). Voorts mag de mogelijkheid tot overschrijding van de maximumlengtes voor voertuigen niet leiden tot een toename van het laadvermogen van deze voertuigen. Amendement 28 wordt naar de geest overgenomen.

Het Europees Parlement handhaaft de bevoegdheidsdelegatie aan de Commissie als voorzien in het Commissievoorstel. Aangezien de Raad echter tot een andere aanpak heeft besloten, zijn de amendementen 30, 31 en 41 niet in overweging genomen.

v) Handhaving (Artikel 1 - punten 11 en 12 - (Artikelen 12 en 13))

Volgens het standpunt van de Raad inzake handhaving dienen de lidstaten uiterlijk zes jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn specifieke maatregelen te treffen om na te gaan bij welke voertuigen het maximaal toegestane gewicht wordt overschreden. Daarenboven bevat de tekst van de Raad een niet-kwantitatieve bepaling voor het controleren van het gewicht van voertuigen. In de tekst wordt tevens verduidelijkt dat controles van het voertuig mogen worden uitgevoerd door middel van automatische op de weginfrastructuur aangebrachte systemen of in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur. Hieruit blijkt dat de Raad een technologisch neutraal standpunt inneemt.

Voorts wordt in de tekst van de Raad duidelijk vermeld dat lidstaten de verplichting tot het installeren van weegapparatuur aan boord niet mogen opleggen voor voertuigen die in een andere lidstaat zijn geregistreerd. De tekst van de Raad bepaalt dat door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde technische specificaties worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat in voertuigen geïnstalleerde weegapparatuur accuraat, betrouwbaar en volledig interoperabel is. De Raad heeft de lijst van door de Commissie voorgestelde maatregelen voor te zware voertuigen niet overgenomen, maar hij heeft wel een bepaling behouden op grond waarvan de bevoegde autoriteiten gegevens moeten uitwisselen over inbreuken en sancties.

De Raad kon niet instemmen met de door de Commissie gevolgde aanpak voor de indeling in categorieën van de inbreuken (artikel 13). De tekst is vervangen door de verplichting voor de lidstaten om voorschriften vast te stellen inzake sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze richtlijn.

De Raad kan niet instemmen met amendement 50, op grond waarvan alle nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn moeten zijn uitgerust met ingebouwde weegsystemen. Voorts kon de Raad de amendementen 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 en 59 niet aanvaarden.

vi) Verslagleggingsverplichtingen (Artikel 1 - punt 14 - Artikel 15)

De Raad stelt voor om de oorspronkelijke door de Commissie in artikel 15 voorgestelde verslagleggingsverplichtingen te stroomlijnen. Volgens de aanpak van de Raad moeten de lidstaten de Commissie informatie bezorgen over het aantal in de twee vorige kalenderjaren uitgevoerde controles en het aantal vastgestelde overbeladen voertuigen. Die informatie kan worden toegezonden samen met de informatie die uit hoofde van Verordening (EG) nr. 561/2006 bij de Commissie wordt ingediend.

vii) Omzettingsdatum (Artikel 2)

De Raad voorziet in een overgangsregeling van 36 maanden (oorspronkelijk voorstel van de Commissie: 18 maanden). De artikelen 8 ter, lid 1, en 9 bis, lid 1, bevatten daarenboven specifieke voorwaarden voor de toepassing ervan (zie punt ii) inzake aerodynamische voorzieningen achteraan op het voertuig en ontwerp van nieuwe cabines).

viii) Structuur van de wetgevingshandeling (gedelegeerde handelingen/uitvoeringshandelingen)

De Raad is van oordeel dat de Commissie de bevoegdheid moet krijgen gedelegeerde handelingen vast te stellen, zodat zij de in deze richtlijn opgenomen lijst van alternatieve brandstoffen kan actualiseren rekening houdend met innovaties op het gebied van brandstoftechnologie.

De Raad heeft echter besloten de delegatie van bevoegdheden aan de Commissie te wijzigen (vervanging van gedelegeerde handelingen door uitvoeringshandelingen) voor vleugels op de achterzijde, het ontwerp van nieuwe cabines en de vaststelling van de technische specificaties voor interoperabiliteit. Aangezien de Raad voor artikel 8 ter een andere structuur voorstelt dan voor artikel 9 bis, is de delegatie van bevoegdheden aan de Commissie gewijzigd (zie punt iv)).

III. CONCLUSIE

Bij het vaststellen van zijn standpunt in eerste lezing heeft de Raad het Commissievoorstel en het advies in eerste lezing van het Europees Parlement volledig in overweging genomen. Wat de amendementen van het Europees Parlement betreft, wijst de Raad erop dat hij een aantal ervan reeds naar de geest, gedeeltelijk of volledig in zijn standpunt in eerste lezing heeft overgenomen.