



Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad wat betreft de termijn voor de uitvoering van de speciale voorschriften voor de maximumlengte in het geval dat cabines betere prestaties op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie en veiligheid leveren

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Richtlijn 96/53/EG van de Raad 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 gewichten¹ is voor het laatst gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 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 gewichten².

Een van de doelstellingen van Richtlijn (EU) 2015/719 was de aerodynamische prestaties van motorvoertuigen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, te verbeteren door afwijkingen van de maximumlengten toe te staan als aan bepaalde voorwaarden werd voldaan. De wetgeving moest ook worden aangepast aan de technologische ontwikkelingen en de veranderende behoeften van de markt, en een stimulans vormen voor intermodaal vervoer.

Door afwijkingen van de maximumlengten toe te staan, kunnen aan de achterzijde van voertuigen aerodynamische voorzieningen worden aangebracht³ en kan aan de voorzijde⁴ de cabine van de vrachtwagen ronder en aerodynamischer worden gemaakt.

Dit besluit betreft de voorzijde van het voertuig, d.w.z. de cabine zoals bedoeld in artikel 9 bis van Richtlijn 96/53/EG, als gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2015/719. In deze bepaling worden een aantal voorwaarden vastgesteld, waaronder de naleving van de vereisten voor de draaicirkel zoals vastgesteld in punt 1.5 van bijlage I.

In haar effectbeoordeling⁵ bij het voorstel voor een wijziging van Richtlijn 96/53/EG⁶ heeft de Commissie vastgesteld dat het toestaan van de lengteafwijkingen die nu worden overwogen voor de wijziging van Richtlijn (EU) 2015/719 belangrijke voordelen zou bieden. Het gaat niet alleen om een verbeterde luchtweerstand door aerodynamische voorzieningen aan de achterzijde en verlengde cabines. In een dergelijke cabine heeft de chauffeur een beter uitzicht en zit hij veiliger en comfortabeler. De cabine is ook veiliger voor andere weggebruikers.

In de effectbeoordeling van de Commissie werd een moratorium voor de invoering van verlengde cabines niet noodzakelijk geacht, maar in het definitieve compromis tussen de wetgevers, zoals vastgesteld in artikel 9 bis, lid 3, van Richtlijn (EU) 2015/719, werd een moratorium van drie jaar opgenomen.

Gezien de huidige situatie en rekening houdend met het feit dat de CO₂-uitstoot van het wegvervoer goed is voor een kwart van alle CO₂-emissies in de EU en in de periode 2015-2030 wellicht met 6 % zal toenemen, is de Commissie van oordeel dat de voordelen van verlengde cabines zo snel mogelijk moeten worden verworven. Het belang daarvan wordt nog eens onderstreept in het voorstel voor CO₂-normen voor zware vrachtwagens, dat door de Commissie is ingediend als onderdeel van het derde mobiliteitspakket en waarin het belang

¹ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

² PB L 115 van 6.5.2015, blz. 1.

³ Artikel 8 ter.

⁴ Artikel 9 bis.

⁵ COM(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

van aerodynamische cabines specifiek wordt benadrukt⁷. Om te kunnen voldoen aan de toekomstige normen voor de CO₂-uitstoot van zware vrachtwagens zullen diverse technieken voor het verbeteren van de energie-efficiëntie moeten worden toegepast. Aerodynamische cabines zijn het efficiëntste middel om de luchtweerstand te verlagen.

Door het moratorium in de huidige wetgeving worden fabrikanten echter ontmoedigd om de aerodynamische prestaties van cabines te verbeteren en zo te voldoen aan de toekomstige CO₂-normen voor zware vrachtwagens. Het moratorium is bovendien in strijd met het innovatiebeginsel en de beginselen van betere regelgeving, want het belemmert de ontwikkeling van nieuwe technologieën en ontwerpen.

De Commissie stelt daarom voor de termijn voor de omzetting van artikel 9 bis, lid 1, van Richtlijn 95/53/EG in te korten. In de voorgestelde nieuwe tekst van artikel 9 bis, lid 3, is nog steeds voldoende tijd voorzien voor de lidstaten om de nodige stappen te nemen.

Er is rekening gehouden met de tijd die nodig is om het huidige besluit vast te stellen.

In de eerste plaats moet ook worden opgemerkt dat uit een grondige studie van de materie blijkt dat de wijziging van het typegoedkeuringskader zoals bedoeld in artikel 9 bis, lid 2, kan worden bewerkstelligd door een wijziging van Verordening (EU) nr. 1230/2012⁸ van de Commissie. De wijziging van Verordening (EU) nr. 1230/2012 zal naar verwachting eind 2018 klaar zijn en wordt uitgevoerd door een uitvoeringsmaatregel in het kader van de verordening algemene veiligheid⁹. De nieuwe termijn in dit voorstel houdt daarmee rekening en moet ervoor zorgen dat de nationale maatregelen ter omzetting van artikel 9 bis, lid 1, van Richtlijn 96/53/EG van toepassing worden rond dezelfde tijd als de wijziging van Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie.

Ten tweede is het niet nodig om de precieze volgorde van wijzigingen te behouden als bedoeld in artikel 9 bis, lid 3, van Richtlijn 96/53/EG. Het verkeer van de desbetreffende voertuigen vereist de gecumuleerde wijziging van het typegoedkeuringskader en de wijziging als bedoeld in artikel 9 bis, lid 1, van Richtlijn 96/53/EG. Voor de omzetting van die laatste wijziging is op zichzelf geen voorafgaande wijziging van het typegoedkeuringskader vereist. Het volstaat dat in de nationale regelgeving typegoedkeuring als voorwaarde is opgenomen, zoals bedoeld in artikel 9 bis, lid 1, van Richtlijn 96/53/EG.

De voorgestelde wijziging is volledig in overeenstemming met de effectbeoordeling¹⁰ van de Commissie, waarin het door de medewetgevers vastgestelde moratorium, zoals gezegd, niet was opgenomen. Om dezelfde reden moet er voor het huidige voorstel geen effectbeoordeling worden uitgevoerd.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel is in overeenstemming met en steunt het bestaande beleid betreffende de voorgestelde CO₂-normen voor zware vrachtwagens. Het is ook in overeenstemming met het bestaande beleid om het aantal (dodelijke) verkeersongevallen terug te dringen.

In dit voorstel wordt slechts de datum vervroegd vanaf wanneer aerodynamischer en/of veiliger cabines mogen worden gebruikt, zoals reeds was voorzien in Richtlijn (EU)

⁷ COM(2018) 284 final.

⁸ Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie van 12 december 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de typegoedkeuringsvoorschriften voor massa's en afmetingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 353 van 21.12.2012, blz. 31).

⁹ Verordening (EU) nr. 661/2009.

¹⁰ COM(2013) 108 final.

2015/719; daarom heeft het geen gevolgen voor het intermodaal vervoer en de algemene doelstelling om alternatieven voor het wegvervoer te bevorderen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel draagt rechtstreeks bij tot de eerste politieke prioriteit van de Commissie-Juncker – banen, groei en investeringen – doordat fabrikanten van vrachtwagens en uitrusting ruimte krijgen om te innoveren en nieuwe modellen van zware vrachtwagens te bouwen. Dit voorstel is ook bedoeld om bij te dragen tot de prioriteit energie-unie en klimaat, door de uitstoot van zware vrachtwagens te verlagen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van de voorgestelde wijziging is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit**

Het voorstel beperkt zich tot de aanpassing van de termijn die is vastgesteld in artikel 9 bis, lid 3, van Richtlijn 96/53/EG. Een dergelijke aanpassing kan alleen door de Unie zelf worden bewerkstelligd.

Bovendien kunnen verstoringen in de interne markt alleen worden vermeden door één enkele toepassingsdatum voor de nieuwe regels.

- **Evenredigheid**

Dit beleidsvoorstel is evenredig met de vastgestelde problemen en gaat niet verder dan wat nodig is om die problemen op te lossen. Deze maatregel is specifiek beperkt tot de aanpassing van de termijn voor de omzetting van artikel 9 bis, lid 1, van Richtlijn 96/53/EG en laat bovendien de lidstaten genoeg tijd om de nodige stappen te nemen.

- **Keuze van het instrument**

Wijzigingen van richtlijnen moeten normaliter dezelfde vorm aannemen, d.w.z. van wijzigingsrichtlijnen.

In dit specifieke geval gaat het echter om de wijziging van een termijn die aan de lidstaten wordt opgelegd. De lidstaten zijn als zodanig niet verantwoordelijk voor de omzetting van de wijziging. Bijgevolg moet de wijziging de vorm aannemen van een besluit.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

Voor dit voorstel is geen aanvullende effectbeoordeling nodig, maar wordt verwezen naar de effectbeoordeling die al door de Commissie is uitgevoerd: SWD(2013) 108 final.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De voorgestelde wijziging heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Artikelsgewijze toelichting**

De voornaamste elementen van het voorstel zijn:

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 bis

In artikel 9 bis, lid 3, is voor de invoering van aerodynamische cabines een moratorium opgenomen van drie jaar na de datum van omzetting of toepassing van de nodige wijzigingen betreffende technische typegoedkeuringsvoorschriften.

Er wordt voorgesteld om artikel 9 bis, lid 3, in die zin aan te passen dat het moratorium van drie jaar wordt opgeheven en er een kortere maar redelijke termijn wordt vastgesteld.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad wat betreft de termijn voor de uitvoering van de speciale voorschriften voor de maximumlengte in het geval dat cabines betere prestaties op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie en veiligheid leveren

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 96/53/EG van de Raad 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 gewichten¹³ is gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ met de bedoeling het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, de wetgeving aan te passen aan de technologische ontwikkeling en de veranderende behoeften van de markt, en het intermodaal vervoer te stimuleren.
- (2) De verbeterde aerodynamische prestaties van de cabines van motorvoertuigen zouden de energieprestaties van die voertuigen aanzienlijk verhogen. Door de beperkingen op de maximale lengte zoals vastgesteld bij Richtlijn 96/53/EG was een dergelijke verbetering echter niet mogelijk zonder het laadvermogen van het voertuig te reduceren. Daarom werd een afwijking van de beperkingen van de maximale lengte ingevoerd bij Richtlijn (EU) 2015/719.

¹¹ PB C [...], [...], blz. [...].

¹² PB C [...], [...], blz. [...].

¹³ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

¹⁴ Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad 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 (PB L 115 van 6.5.2015, blz. 1).

- (3) Richtlijn (EU) 2015/719 bevatte voor de invoering van aerodynamische cabines ook een moratorium van drie jaar na de datum van omzetting of toepassing van de nodige wijzigingen betreffende technische typegoedkeuringsvoorschriften.
- (4) Om zo snel mogelijk voordeel te kunnen halen uit aerodynamische cabines in termen van de energieprestaties van zware vrachtwagens, maar ook in termen van een betere zichtbaarheid voor chauffeurs, de veiligheid van andere weggebruikers en meer veiligheid en comfort voor chauffeurs, is het noodzakelijk dat dergelijke aerodynamische cabines zonder onnodige vertraging kunnen worden ingevoerd zodra de nodige typegoedkeuringsvoorschriften voorhanden zijn.
- (5) Richtlijn 96/53/EG van de Raad moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

In artikel 9 bis van Richtlijn 96/53/EG wordt lid 3 vervangen door:

"3. Lid 1 is van toepassing vanaf [XXX] [PB gelieve de datum in te vullen: vier maanden vanaf de inwerkingtreding van het onderhavige besluit]."

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter