



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 23 maj 2018
(OR. en)

9144/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0130 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 810**

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	17 maj 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 275 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT om ändring av rådets direktiv 96/53/EG vad gäller tidsfristen för att införa särskilda regler om största tillåtna längd när fordonets förarhytt ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 275 final.

Bilaga: COM(2018) 275 final

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om ändring av rådets direktiv 96/53/EG vad gäller tidsfristen för att införa särskilda regler om största tillåtna längd när fordonets förarhytt ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Rådets 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 gemenskapen¹ ändrades senast genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen².

Ett av målen med direktiv (EU) 2015/719 var att förbättra aerodynamiken hos motorfordon som omfattas av direktivets tillämpningsområde, genom att dessa fick undantas från begränsningarna för största tillåtna längd om vissa villkor uppfylldes. Ett annat mål var att anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de ändrade marknadsbehoven, och att underlätta intermodala transporter.

Undantaget från begränsningarna av största tillåtna längd beviljades för fordonens bakdel, för montering av aerodynamiska anordningar³, och för fordonens framdel⁴, vilket gav möjlighet till lastbilshytter med en mer rundad och aerodynamisk form.

Det föreliggande beslutet rör fordonens framdel, dvs. förarhytten i den mening som avses i artikel 9a i direktiv 96/53/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2015/719. I den bestämmelsen fastställs ett antal villkor, bland annat att fordonet ska uppfylla de krav på vändradie som fastställs i punkt 1.5 i bilaga I.

I sin konsekvensbedömning⁵ som åtföljde förslaget till ändring av direktiv 96/53/EG⁶ identifierade kommissionen betydande fördelar med att bevilja undantagen i fråga om fordonslängd i den mening som avses i ändringsdirektiv (EU) 2015/719. Utöver de viktiga aerodynamiska förbättringarna från både aerodynamiska bakre anordningar och förlängda förarhytter skulle sådana förarhytter också ge fördelar i form av förbättrad sikt för föraren, förbättrad säkerhet för andra vägtrafikanter samt förbättrad säkerhet och komfort för föraren.

Medan kommissionens konsekvensbedömning inte förutsåg behovet av ett moratorium för ikraftträdandet i fråga om förlängda förarhytter, så innehöll den slutliga kompromissen mellan lagstiftarna, enligt vad som antogs i artikel 9a.3 i direktiv (EU) 2015/719, ett moratorium för en period på tre år.

Utifrån nuvarande situation, och med tanke på att koldioxidutsläppen från vägtransporter står för en fjärdedel av alla koldioxidutsläpp i EU och att vägtransporternas utsläpp förväntas öka med sex procent under perioden 2015–2030, anser kommissionen att fördelarna med förlängda förarhytter bör förverkligas så fort som möjligt. Denna frågas betydelse bekräftas av kommissionens förslag till koldioxidstandarder för tunga fordon för godstransporter som en del av det tredje mobilitetspaketet, i vilket betydelsen av aerodynamiska förarhytter⁷ understryks särskilt. I praktiken kommer överensstämmelse med framtida standarder för koldioxidutsläpp från tunga fordon för godstransporter att kräva användning av olika tekniker

¹ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

² EUT L 115, 6.5.2015, s. 1.

³ Artikel 8b.

⁴ Artikel 9a.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

⁷ COM(2018) 284.

för att förbättra energieffektiviteten, och bland dessa utgör införandet av aerodynamiska förarhytter den effektivaste åtgärden för att minska luftmotståndet.

Det moratorium som ingår i den nuvarande lagstiftningen avskräcker dock tillverkare från att förbättra förarhyttens aerodynamik som ett sätt att uppnå överensstämmelse med kommande koldioxidstandards för tunga fordon för godstransporter. Moratoriet motverkar också principerna om innovation och bättre lagstiftning i och med att det hindrar utvecklingen av ny teknik och nya koncept.

Kommissionen föreslår därför att tidsfristen för införlivande av artikel 9a.1 i direktiv 95/53/EG förkortas. Den föreslagna nya texten i artikel 9a.3 ger fortfarande medlemsstaterna tillräckligt med tid för att vidta de nödvändiga åtgärderna.

I detta sammanhang har hänsyn tagits till den tid som krävs för att anta det föreliggande beslutet.

Det bör också nämnas att ändringen av ramen för typgodkännande i den mening som avses i artikel 9a.2 kan åstadkommas genom en ändring av kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012⁸, vilket framkommer efter en närmare undersökning av frågan. Ändringen av förordning (EU) nr 1230/2012, vilken bedöms vara klar i slutet av 2018, kommer att ske i form av en genomförandeåtgärd inom ramen för förordningen om allmän säkerhet⁹. Den nya tidpunkt som fastställs i detta förslag tar hänsyn till detta faktum och bör säkerställa att de nationella åtgärderna för att införliva artikel 9a.1 i direktiv 96/53/EG blir tillämpliga ungefär samtidigt som ändringen av kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012.

Dessutom är det inte nödvändigt att bibehålla den exakta ordningsföljden för ändringar i den mening som avses i artikel 9a.3 i direktiv 96/53/EG. Trafik på väg med de berörda fordonen kräver, kumulativt, ändringar av ramen för typgodkännande och den ändring som fastställs i artikel 9a.1 i direktiv 96/53/EG. Införlivande av den senare ändringen i sig själv kräver inte någon föregående ändring av ramen för typgodkännande. Det räcker att de nationella reglerna föreskriver typgodkännande som ett villkor, enligt vad som fastställs i artikel 9a.1 i direktiv 96/53/EG.

Den föreslagna ändringen är helt i linje med den konsekvensbedömning¹⁰ som kommissionen redan har genomfört, och som – vilket redan nämnts – inte förutsåg det moratorium som antogs av medlagstiftarna. Av samma anledning är det inte nödvändigt att genomföra en konsekvensbedömning för det föreliggande förslaget.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag ligger i linje med och stöder den befintliga politiken när det gäller koldioxidstandards för tunga fordon för godstransporter, enligt vad som föreslås idag. Det ligger också i linje med befintlig politik som är avsedd att minska olyckor och dödsfall i samband med vägtransporter.

Förslaget innebär endast en tidigareläggning av det datum från vilket mer aerodynamiska och/eller säkra förarhytter får användas, enligt vad som redan föreskrivs i direktiv 2015/719, och det påverkar därför inte intermodala transporter och det allmänna målet att främja alternativ till vägtransporter.

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 353, 21.12.2012, s. 31).

⁹ Förordning (EU) nr 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget bidrar direkt till Juncker-kommissionens första politiska prioritering, dvs. sysselsättning, tillväxt och investeringar, genom att lastbilstillverkare och tillbehörsleverantörer får möjlighet till innovation och produktion av nya tunga fordonsmodeller för godstransporter. Förslaget är också avsett att bidra till de prioriterade områden som avser energiunionen och klimatpolitiken, genom minskade utsläpp från tunga fordon för godstransporter.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för den föreslagna ändringen är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Förslaget är begränsat till en anpassning av den tidsfrist som fastställs i artikel 9a.3 i direktiv 96/53/EG. En sådan anpassning kan endast åstadkommas på unionsnivå.

Dessutom krävs ett gemensamt första tillämpningsdatum för de nya reglerna, i syfte att undvika snedvridningar på den inre marknaden.

- **Proportionalitetsprincipen**

Det politiska förslaget står i proportion till de problem som har identifierats, och det går inte utöver vad som är nödvändigt för att lösa dessa problem. Åtgärden är särskilt begränsad till att anpassa tidsfristen för införlivandet av artikel 9a.1 i direktiv 96/53/EG, och ger fortfarande tillräckligt med tid för medlemsstaterna att vidta de nödvändiga åtgärderna.

- **Val av instrument**

Ändringar av direktiv bör normalt ha samma form, dvs. som ändringsdirektiv.

Det här särskilda fallet rör dock bara en ändring av en tidsfrist som medlemsstaterna ålagts. Den ändringen i sig förutsätter inte något införlivande av medlemsstaterna. Den bör därför utformas som ett beslut.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Eftersom ingen ytterligare konsekvensbedömning krävs för detta förslag, hänvisas till konsekvensbedömningen som redan genomförts av kommissionen: SWD(2013) 108 final.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Den föreslagna ändringen påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i det nya förslaget är följande:

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9a

Nuvarande artikel 9a.3 innehåller ett moratorium på tre år för införandet av aerodynamiska förarhytter efter dagen för införlivande eller tillämpning av de nödvändiga ändringarna i fråga om tekniska krav för typgodkännande.

Det föreslås att artikel 9a.3 ändras, för att upphäva det treåriga moratoriet och nå fram till en kortare, men proportionerlig tidsfrist.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT**om ändring av rådets direktiv 96/53/EG vad gäller tidsfristen för att införa särskilda regler om största tillåtna längd när fordonets förarhytt ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
 DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
 med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
 efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
 med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹¹,
 med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹²,
 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
 av följande skäl:

- (1) Rådets 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 gemenskapen¹³ ändrades genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719¹⁴, i syfte att minska energianvändningen och växthusgasutsläppen, anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de ändrade marknadsbehoven och underlätta intermodala transporter.
- (2) För ett motorfordon kan en förarhytt med förbättrad aerodynamik medföra betydande vinster när det gäller fordonets energiprestanda. De begränsningar av den största tillåtna längden som fastställs i direktiv 96/53/EG innebär dock att denna förbättring var möjlig endast tillsammans med minskad lastkapacitet för fordonet. Ett undantag från begränsningarna av största tillåtna längd infördes därför genom direktiv (EU) 2015/719.
- (3) Direktiv (EU) 2015/719 innehåller också ett moratorium på tre år för införandet av aerodynamiska förarhytter efter dagen för införlivande eller tillämpning av de nödvändiga ändringarna i fråga om tekniska krav för typgodkännande.
- (4) För att så snabbt som möjligt förverkliga fördelarna med aerodynamiska förarhytter när det gäller energiprestanda för tunga fordon för godstransporter, men även i fråga

¹¹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹² EUT C [...], [...], s. [...].

¹³ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EUT L 115, 6.5.2015, s. 1).

om förbättrad sikt för föraren, andra trafikanters säkerhet samt förarens säkerhet och komfort, är det nödvändigt att säkerställa att dessa aerodynamiska förarhytter kan införas utan onödiga dröjsmål, så snart som de nödvändiga kraven för typgodkännande föreligger.

(5) Rådets direktiv 96/53/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 9a i rådets direktiv 96/53/EG ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. Punkt 1 ska tillämpas från och med den [XXX] [OP: för in datum fyra månader efter det föreliggande beslutets ikraftträdande].”.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande