



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 13 juli 2023
(OR. en)

11722/23
ADD 3

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0265(COD)**

**TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	12 juli 2023
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	SWD(2023) 446 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij het voorstel 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

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2023) 446 final.

Bijlage: SWD(2023) 446 final

Straatsburg, 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij

Voorstel 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

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. De noodzaak om actie te ondernemen

Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?

Bij Richtlijn 96/53/EG zijn de maximaal toegestane gewichten en afmetingen vastgesteld voor zware bedrijfsvoertuigen die in de EU worden gebruikt. Het doel van deze richtlijn was te waarborgen dat zware bedrijfsvoertuigen geen limieten overschrijden waardoor de verkeersveiligheid, de infrastructuur en het milieu in gevaar kunnen worden gebracht en dat wegvervoerders op gelijke voet kunnen concurreren op de interne markt. De daaropvolgende gerichte wijzigingen van de richtlijn hadden tot doel de operationele en de energie-efficiëntie van het wegvervoer te verbeteren. Er werden bepaalde afwijkingen van de maximaal toegestane gewichten en afmetingen van voertuigen en voertuigcombinaties ingevoerd om het gebruik van aandrijfsystemen op alternatieve brandstoffen aan te moedigen, de aerodynamica van voertuigen te verbeteren en de interoperabiliteit met andere vervoerswijzen te waarborgen.

De richtlijn werd onderworpen aan een evaluatie die “back-to-back” met de effectbeoordeling werd uitgevoerd. Uit de evaluatie bleek dat de doelstellingen van de richtlijn slechts gedeeltelijk zijn verwezenlijkt. Hoewel het internationaal vervoer werd bevorderd en een aantal technische belemmeringen werden weggenomen, hebben nationale afwijkingen en dubbelzinnige bepalingen tot uiteenlopende nationale regels en praktijken geleid en de interne markt versnipperd, met name wat betreft het gebruik van zwaardere bedrijfsvoertuigen en Europese modulaire systemen (EMS, langere en/of zwaardere combinaties van standaardvoertuigunits). De lappendeken van nationale regels en afwijkingen zorgde samen met de bilaterale regelingen tussen sommige lidstaten voor rechtsonzekerheid over de toepasselijke regels voor internationaal vervoer en maakte de handhaving ondoeltreffend en inconsistent. De richtlijn had een zeer beperkt effect op de duurzaamheid, omdat het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, waaronder emissievrije voertuigen, en van aerodynamische voorzieningen onvoldoende werd gestimuleerd door bijvoorbeeld extra gewicht toe te staan voor emissievrije technologieën of extra lengte voor achterspoilers. Als gevolg van interne en externe inconsistenties, onder meer met de richtlijn gecombineerd vervoer, lukte het ook maar gedeeltelijk om intermodaal vervoer doeltreffend te promoten.

Zonder EU-optreden zou de richtlijn verder inconsistent worden toegepast en onvoldoende worden gehandhaafd, en zouden de beperkingen van de regelgeving op het gebied van innovatie en de discrepantie met de technologische vooruitgang een belemmering vormen voor de uitrol van voertuigen en operationele regelingen die efficiënter en duurzamer zijn en compatibeler met andere vervoerswijzen. Gezien de internationale dimensie van de economische, sociale en ecologische effecten van het commercieel wegvervoer is een verbetering van de richtlijn om de vastgestelde problemen aan te pakken duidelijk relevant voor de EU.

Wat is het streefdoel?

In overeenstemming met de Europese Green Deal en de doelstellingen van de interne markt van de EU heeft dit initiatief tot doel de operationele en de energie-efficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen in het wegvervoer te verbeteren, en het vrije verkeer van goederen en de eerlijke concurrentie op de interne markt voor wegvervoer te waarborgen. Dat moet worden bereikt door: a) belemmeringen voor het gebruik van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen en energiebesparende voorzieningen weg te nemen en intermodaal vervoer te stimuleren; b) de regels voor maximale gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen in het internationaal vervoer te harmoniseren; en c) de regels beter te handhaven. De herziene richtlijn zal zorgen voor een stabiel en geschikter regelgevingskader waarin rekening wordt gehouden met de specifieke behoeften van de verschillende soorten vervoer en tegelijk een hoog veiligheidsniveau wordt gewaarborgd, de infrastructuur wordt beschermd en de uitstoot van broeikasgassen en verontreinigende stoffen door het vervoer wordt verlaagd.

Wat is de toegevoegde waarde van maatregelen op EU-niveau (subsidiariteit)?

In de evaluatie van de richtlijn gewichten en afmetingen werd de toegevoegde waarde van EU-maatregelen bevestigd voor de vaststelling van gemeenschappelijke normen voor zware bedrijfsvoertuigen op de wegen van de EU. Tekortkomingen in de richtlijn, waaronder mazen in de

wetgeving en achterhaalde normen, belemmeren echter de brede uitrol van decarbonisatietechnologieën en een verbetering van de operationele efficiëntie van het internationaal vervoer. Een gebrek aan gecoördineerd optreden van de EU zou leiden tot verdere versnippering van de markt, concurrentievervalsingen en discriminerende controlepraktijken. Daardoor zouden de stimulansen voor de uitrol van emissievrije voertuigen en energie-efficiënte technologieën worden verzwakt. Nationale, lokale en sectorale initiatieven zullen niet volstaan om de EU-brede problemen en de onderliggende oorzaken aan te pakken of op zinvolle wijze bij te dragen tot de verwezenlijking van de decarbonisatiedoelstellingen. Bij de herziening van de richtlijn wordt geen afbreuk gedaan aan de bevoegdheid van de lidstaten om oplossingen te ontwikkelen die zijn toegesneden op de specifieke infrastructuur en lokale omstandigheden.

B. Oplossingen

Welke opties dienen zich aan? Is er een voorkeursoptie? Zo neen, waarom?

Er zijn drie beleidsopties (A, B en C) ontwikkeld om de problemen en de oorzaken ervan aan te pakken die tijdens de evaluatie en de effectbeoordeling aan het licht zijn gekomen. Alle beleidsopties omvatten maatregelen op het vlak van decarbonisatie, harmonisatie en handhaving om de doelstellingen van het initiatief te helpen verwezenlijken, zij het met een verschillend niveau van doeltreffendheid en efficiëntie.

Beleids optie A omvat zeven beleidsmaatregelen, die ook in de andere opties zijn opgenomen. De voorwaarden voor internationaal vervoer met zwaardere en/of langere voertuigen (voertuigen van 44 ton en EMS) tussen lidstaten die dergelijke voertuigen overeenkomstig de nationale afwijkingen op hun grondgebied toestaan, worden geharmoniseerd. Door de gewichts- en lengtelimieten op te trekken zodat er plaats is voor emissievrije technologieën, wordt gewaarborgd dat emissievrije zware bedrijfsvoertuigen geen laadvermogen verliezen ten opzichte van conventionele zware bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor, wat de invoering van emissievrije technologieën zal stimuleren. Het vergemakkelijkt ook het vervoer van high cube-containers voor intermodaal vervoer. Ten slotte wordt de handhaving enigszins versterkt door een minimumaantal door de lidstaten uit te voeren controles per miljoen voertuigkilometers vast te stellen. Daarnaast wordt voorzien in minimumvereisten voor lidstaten die bereid zijn een slim toegangsbeleid te voeren om de harmonisatie en de interoperabiliteit van die regelingen in de hele EU te waarborgen.

Beleids optie B gaat verder in de ondersteuning van de overgang naar emissievrije zware bedrijfsvoertuigen door middel van economische stimulansen, zoals het toestaan van extra laadvermogen voor zware bedrijfsvoertuigen met emissievrije aandrijfsystemen of zware bedrijfsvoertuigen die betrokken zijn bij intermodaal vervoer zonder containers. Er wordt een streefdatum ingevoerd waarop zwaardere bedrijfsvoertuigen (44 ton) die in het kader van optie A voor internationaal vervoer mogen worden gebruikt, emissievrij moeten zijn maar wel in de hele EU mogen rondrijden. De vergunningsvereisten en administratieve procedures voor internationaal vervoer met bepaalde langere/zwaardere voertuigen (bv. voor ondeelbare ladingen) worden geharmoniseerd. In de wegeninfrastructuur moet controleapparatuur voor rijdend wegen worden ingebouwd met het oog op een efficiëntere handhaving.

Beleids optie C streeft naar het hoogste niveau van harmonisatie, decarbonisatie en handhaving, maar houdt strengere Europese regels in dan de andere twee opties. EMS mogen op het volledige grondgebied van de EU worden ingezet, maar ze moeten emissievrij zijn en/of betrokken bij intermodaal vervoer, en er gelden hogere normen voor voertuigveiligheid en strengere kwalificatie-eisen voor bestuurders. Deze beleidsoptie brengt de hoogste kosten voor infrastructuuronderhoud met zich mee voor de autoriteiten van de lidstaten en extra nalevingskosten voor exploitanten die modulaire systemen gebruiken.

Op basis van de vergelijking van de beleidsopties wat betreft doeltreffendheid, efficiëntie, coherentie, subsidiariteit en evenredigheid, **krijgt beleidsoptie B de voorkeur**. Ze zorgt voor het juiste evenwicht tussen een doeltreffende verwezenlijking van de beoogde doelstellingen en de garantie dat de voorgestelde maatregelen niet verder gaan dan wat nodig is om het probleem efficiënt op te lossen.

Wat zijn de standpunten van de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

In grote trekken steunden de belanghebbenden de gemeenschappelijke maatregelen van de drie beleidsopties, waaronder het verhogen van de gewichts- en afmetingslimieten voor zware bedrijfsvoertuigen ter compensatie van het gewicht en de omvang van emissievrije technologieën, en het goedkeuren van internationaal vervoer met zwaardere/langere voertuigen tussen naburige lidstaten die dezelfde normen hanteren. De autoriteiten en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven beschouwden die maatregelen, evenals de harmonisatie van de lengte van de lading van voertuigen voor voertuigvervoer en de vaststelling van een minimaal aantal gewichtscontroles voor zware bedrijfsvoertuigen, als de belangrijkste maatregelen voor decarbonisatie, harmonisatie en handhaving. Een aantal lidstaten en belanghebbenden op het gebied van spoorwegvervoer en intermodaal vervoer bood echter enige weerstand tegen het toestaan van internationaal langeafstandsvervoer met zwaardere/langere zware bedrijfsvoertuigen (sterk aanbevolen in beleidsoptie C) omdat ze bezorgd zijn over de gevolgen voor de wegeninfrastructuur en een mogelijke verschuiving van het spoor naar de weg. De belanghebbenden waren met name ingenomen met de extra vergroeningsstimulansen in optie B, zoals een toegestaan extra gewicht van 4 ton ongeacht het gewicht van de emissievrije technologie en het feit dat aanhangwagens en opleggers worden beschouwd als intermodale vervoerseenheden. Ook de harmonisatie en de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor vergunningen voor uitzonderlijk vervoer (optie B) werden door de belanghebbenden sterk gesteund.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (als er een voorkeursoptie is; zo niet, wat zijn de voordelen van de belangrijkste opties)?

Beleids optie B zal waarschijnlijk besparingen op de aanpassingskosten (onderhoud van de wegeninfrastructuur) opleveren voor **nationale overheidsinstanties**, die worden geraamd op 3 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario. Die besparingen zijn het gevolg van het lagere aantal ritten ten opzichte van het basisscenario (door de zwaardere lading), de verschuiving van vervoer over de weg naar intermodaal vervoer en het feit dat er minder overbeladen voertuigen zullen rondrijden. Daarnaast worden de besparingen op administratieve kosten voor nationale overheidsinstanties geraamd op 22,8 miljard EUR. Dat is het gevolg van de invoering van nationale éénloketsystemen, waardoor wordt bespaard op de verwerking van vergunningsaanvragen, en van de invoering van systemen voor rijdend wegen, waardoor minder manuele controles of controles langs de weg nodig zijn. De totale kostenbesparing voor nationale overheden wordt geraamd op 25,8 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario.

De besparing op aanpassingskosten voor **wegvervoerders** wordt geraamd op 42,8 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario. Die besparing houdt verband met een verlaging van de operationele kosten en de kortere tijd die nodig is om met de overheid samen te werken voor handmatige controles en controles langs de weg. De operationele kosten dalen door de toename van het gemiddelde laadvermogen en de vermindering van het aantal ritten, als gevolg van de extra lengte en het extra gewicht om emissievrije technologie te kunnen plaatsen, de harmonisatie van het maximaal toegestane gewicht van zware bedrijfsvoertuigen met 5 en 6 assen die voor internationaal vervoer worden gebruikt, waardoor internationaal vervoer met voertuigen van 44 ton en EMS mogelijk wordt tussen lidstaten die dat toestaan, en de harmonisatie van de lengte van voertuigen voor voertuigvervoer in beladen toestand. Ook de verschuiving van uitsluitend wegvervoer naar intermodaal vervoer, als gevolg van de afstemming van de definitie van intermodaal vervoer op de richtlijn gecombineerd vervoer, draagt daartoe bij. Bovendien profiteren wegvervoerders van de afschaffing van vergunningen voor het gebruik van hogere vrachtwagens voor het vervoer van high^ocube-containers in intermodaal vervoer (3,2 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario) en van de kortere tijd die nodig is voor het opstellen en indienen van aanvragen voor de afgifte van speciale vergunningen voor het vervoer van ondeelbare ladingen (1,2 miljard EUR,

uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario), als gevolg van de nationale toepassing van de éénloketbeginselen en de digitalisering van documenten. De totale kostenbesparing voor wegvervoerders wordt geraamd op 47,3 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario.

Beleids optie B zal naar verwachting externe kostenbesparingen opleveren voor CO₂-emissies (geraamd op 3,5 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario), voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (2,1 miljard EUR) en voor geluidsemissies (0,7 miljard EUR). Die besparingen zijn het gevolg van het toegenomen gebruik van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, de verschuiving naar intermodaal vervoer en de daling van het aantal ritten als gevolg van het grotere laadvermogen. Optie B zal waarschijnlijk ook leiden tot een daling van de externe kosten van dodelijke slachtoffers met ongeveer 0,9 miljard EUR, dankzij de verschuiving naar intermodaal vervoer en de daling van het aantal ritten.

Hoeveel bedragen de kosten van de voorkeursoptie (als er een voorkeursoptie is; zo niet, hoeveel bedragen de kosten van de belangrijkste opties)?

Beleids optie B zal waarschijnlijk leiden tot aanpassingskosten voor **nationale overheden** van naar schatting 4,3 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario. Die dekken het onderhoud van de wegeninfrastructuur als gevolg van het toegestane extra gewicht van emissievrije voertuigen, de actualisering van de inventaris van bruggen en tunnels, de nationale toepassing van het éénloketbeginsel en het elke 300 km plaatsen van systemen voor rijdend wegen op het TEN-T-netwerk. Daarnaast zullen de administratieve kosten voor het onderhoud en het beheer van de éénloketsystemen voor de nationale overheden oplopen tot 16,4 miljoen EUR. De totale kosten voor nationale overheden worden geraamd op 4,4 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario. Rekening houdend met de kosten en kostenbesparingen levert beleids optie B in totaal een **netto kostenbesparing voor de nationale overheden** op van 21,5 miljard EUR.

Voor **wegvervoerders** zal optie B waarschijnlijk leiden tot 2,1 miljard EUR aan aanpassingskosten doordat er minder overbeladen voertuigen zullen rondrijden. Vervoerders die vroeger met overbeladen vrachtwagens reden, zullen zich aan de gewichtslimieten moeten houden en meer voertuigkilometers moeten afleggen om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Dat zal gevolgen hebben voor vervoerders die overtredingen begingen. De **netto kostenbesparing voor wegvervoerders** wordt geraamd op 45,1 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario.

Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) en het concurrentievermogen?

De voorkeursoptie zal naar verwachting een positief effect hebben op het concurrentievermogen van kmo's, die het overgrote deel van de commerciële wegvervoersector uitmaken (99 % van de wegvervoerders zijn kmo's). Met name kmo's die zowel internationaal als intermodaal vervoer verrichten, zullen profiteren van maatregelen om de operationele en de energie-efficiëntie te verbeteren en de overgang naar emissievrij vervoer te vereenvoudigen. De **netto kostenbesparing voor wegvervoerders** wordt geraamd op 45,1 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

De totale kosten voor nationale overheden worden geraamd op 4,3 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050 ten opzichte van het basisscenario. Het grootste kostenelement van de voorkeursoptie (ongeveer 96 % van de totale kosten) voor de overheidsdiensten van de lidstaten bestaat uit aanpassingskosten in verband met het onderhoud van de infrastructuur. Rekening houdend met de kosten en kostenbesparingen levert beleids optie B waarschijnlijk een **netto kostenbesparing voor de nationale overheden** op van 21,5 miljard EUR.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Het initiatief kan ook helpen om het acute probleem van een tekort aan beroepschauffeurs, met name in het langeafstandsvervoer, te verminderen. Zwaardere/langere voertuigen waarmee dezelfde hoeveelheid vracht met minder ritten kan worden vervoerd, efficiëntere controles langs de weg en snellere administratieve procedures voor uitzonderlijk vervoer zullen bijdragen tot een optimaal gebruik van de arbeidstijd van bestuurders en het gebruik van voertuigen. Bovendien kan het gebruik van emissievrije voertuigen die voldoen aan de recentste veiligheidsnormen en die zijn uitgerust met comfortabelere cabines, het imago van het beroep helpen verbeteren en jongeren en vrouwen naar de sector trekken.

Evenredigheid

De voorkeursoptie wordt beoordeeld als meest evenredig ten opzichte van wat nodig is om de algemene beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

D. Evaluatie**Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?**

In dit stadium is geen herziening gepland.