Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende vaststelling van de maximaal toegestane gewichten en afmetingen van voertuigen van meer dan 3,5 ton die binnen de Gemeenschap aan het verkeer deelnemen [1]

(94/C 295/14)

De Raad heeft op 7 februari 1994 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 11 mei 1994 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Moreland.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 316e Zitting (vergadering van 1 juni 1994) het volgende advies uitgebracht, dat met grote meerderheid van stemmen (2 stemmen tegen, bij 4 onthoudingen) is goedgekeurd.

1. Commissievoorstel

1.1. De opzet van het Commissievoorstel is, de vaak herziene tekst van Richtlijn 85/3/EEG betreffende de maximaal toegestane gewichten en afmetingen te consolideren en de bepalingen ervan uit te breiden tot nationaal vervoer, alsook het maximaal toegestaan gewicht voor bepaalde 6-assige voertuigen en combinaties op te trekken tot 44 ton (momenteel bedraagt het MTG 40 ton voor 5- en 6-assige trekker/oplegger- of trekker/aanhangwagen-combinaties in het internationale vervoer en 44 ton voor gelede voertuigen met 40ft-containers in het gecombineerd vervoer). Deze voertuigen moeten voorzien zijn van een „wegvriendelijke vering".

1.2. De Commissie stelt daarnaast voor, de maximaal toegestane breedte voor alle niet-koelwagens van 2,50 op 2,55 m te brengen (2,60 m voor koelwagens).

1.3. Momenteel bedraagt het verschil tussen de in de diverse lid-staten geldende maximaal toegestane gewichten voor de grootste gelede vrachtvoertuigen meer dan 30 %. De Commissie is van mening dat deze situatie de interne markt ondergraaft. Andere technische kenmerken betreffende asdruk en maximaal toegestane gewichten voor niet-gelede voertuigen zouden volgens de Commissie wèl op landelijk vlak mogen worden geregeld.

2. Algemene opmerkingen

2.1. In 1985 werd op Gemeenschapsniveau overeengekomen dat de lid-staten het maximaal toegelaten gewicht voor 5-assige voertuigen op 40 ton zouden brengen, het laagste voor grensoverschrijdend vervoer geldende niveau. De nationale wetgevingen m.b.t. het gewicht van voertuigen, vooral wat het maximale bruto-gewicht betreft, lopen echter nog steeds sterk uiteen. Dit houdt verband met verschillen tussen de lid-staten op het gebied van

— ligging en landschap;

— relatief belang van het wegvervoer;

— rol en betekenis van spoorwegen en binnenwateren in het vrachtvervoer;

— bezorgdheid over milieu-effecten van het wegvervoer;

— infrastructuurvoorzieningen, m.n. het draagvermogen van bruggen.

Het Comité is bijgevolg van mening dat overeenstemming over maximaal toegestane gewichten en afmetingen in de nabije toekomst moeilijk te bereiken zal zijn. Het gelooft ook dat het door de Commissie voorgestelde compromis de diverse belangengroepen niet tevreden zal kunnen stellen — laat staan de lid-staten. De vervoerbedrijven zullen bijvoorbeeld vinden dat de grenswaarde te laag is, terwijl milieu-organisaties die juist te hoog zullen vinden.

2.2. Het Comité staat volkomen achter het streven naar een interne markt zonder binnengrenzen, maar meent niet dat het handelsverkeer veel hinder zal ondervinden indien er geen verdere overeenstemming wordt bereikt over de maximaal toegestane gewichten en afmetingen van vrachtwagens en over de uitbreiding van die grenswaarden tot nationaal vervoer. Evenmin gelooft het Comité dat dit veel invloed zal hebben op de totstandkoming van een „vlak speelveld" voor cabotage (die slechts 0,2 % van het totale over de weg vervoerde volume vertegenwoordigt).

2.3. Het Comité neemt nota van de bewering dat „het feit dat het maximumgewicht in zeven van de lid-staten zal worden verhoogd, tot gevolg (zal) hebben dat er minder ritten over de weg nodig zijn om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren". Het vraagt zich echter af, of dit effect wel significant is en of het niet zal leiden tot een verdere verschuiving van het vervoer per spoor en over de binnenwateren naar de weg en ten nadele zal gaan van het combivervoer. Overigens, vele ladingen kunnen niet over de weg worden vervoerd wegens de omvang eerder dan wegens het gewicht ervan.

2.4. Het Comité onderkent de voordelen van dit voorstel. De wettelijke voorschriften inzake gewichten en afmetingen zouden bijvoorbeeld gemakkelijker te handhaven zijn wanneer in alle lid-staten dezelfde

[1] PB nr. C 38 van 8. 2. 1994, blz. 3.

grenswaarden zouden gelden. (Hoewel de lid-staten bij weegbruggen nog wel controles zullen moeten uitvoeren).

2.5. Deze voordelen wegen echter niet op tegen de nadelen voor de meeste (zo niet alle) lid-staten en vele „belangengroepen". Al is het Comité dus ingenomen met de consolidatie van de bestaande wetgeving, die aan de stand van de techniek wordt aangepast, de uitbreiding van de werkingssfeer ervan tot nationaal vervoer vindt het voorlopig niet zinvol. Het acht de voordelen voor de interne markt niet zodanig dat deze een voldoende motivering vormen voor dit voorstel. Het Comité is bijgevolg van mening dat alle verdere werk betreffende dit richtlijnvoorstel dient te worden beperkt tot de consolidering van de bestaande wetgeving en dat de overige onderdelen van het voorstel, m.n. wat betreft de maximaal toegestane gewichten, in de koelkast moeten worden gezet.

2.6. De Commissie zou de kwestie moeten bekijken tegen de achtergrond van de bestaande economische, sociale en milieusituatie, waarbij m.n. aandacht dient te worden besteed aan de effecten op concurrentiedistorsies bij het wegvervoer, met inbegrip van cabotage, ten einde een gefaseerd harmoniseringsprogramma uit te werken.

3. Bijzondere opmerkingen

(De onderstaande bijzondere opmerkingen zijn slechts toepasselijk indien de Raad het voorstel behandelt.)

3.1. *Tweede considerans, „Overwegende dat verschillen..."*

Zoals reeds in de Algemene opmerkingen is gezegd, zijn er meer bewijzen nodig om de gegrondheid van deze overweging te staven. Als dit inderdaad klopt, zouden lid-staten waar een laag MTG geldt hiervan toch wel nadeel ondervinden. Maar deze lid-staten zijn niet bepaald voorstander van een verhoging van het MTG.

3.2. *Artikel 4.4*

De zinsnede „dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie" is vaag. De formulering zou duidelijker moeten zijn en zo mogelijk zou in een bijlage een lijst van voorbeelden moeten worden gegeven.

3.3. *Artikel 10*

1 januari 1995 is geen realistische datum, vooral omdat de richtlijn in nationale wetgeving dient te worden omgezet.

3.4. *Bijlage I*

3.4.1. Punt 1.2 b): Zoals m.b.t. het MTG zullen ook hier de standpunten uiteenlopen, en misschien moeilijk met elkaar in overeenstemming te brengen zijn.

3.4.2. Punt 1.3: De maximumhoogte wordt vooral bepaald door de hoogte van de doorgang onder bruggen. In sommige lid-staten bestaat er geen maximumhoogte. Een communautaire regeling lijkt hier overbodig; dit zou op nationaal niveau kunnen worden geregeld.

3.4.3. Er wordt niet gesproken over de afstand tussen de assen; deze is echter van invloed op de schade aan bruggen.

3.4.4. 2.2.1 zou anders moeten worden geformuleerd:

„Wanneer alle aangedreven assen met uitzondering van de stuurassen zijn uitgerust met dubbele banden ...".

3.4.5. Om het MTG voor 4-assige voertuigen aan te passen aan dat voor motorvoertuigen met 3 assen, dient in een lagere categorie tot 31 ton te worden voorzien.

4. Verdere overwegingen

4.1. Het Comité meent te weten dat sommige lid-staten van de Gemeenschap en landen die binnenkort zullen toetreden, zoals Zweden en Finland, nadrukkelijk te kennen hebben gegeven dat de Commissievoorstellen hun economische belangen zouden schaden. Met die mening dient rekening te worden gehouden.

4.2. De Commissie zou ervoor moeten zorgen dat de regelgeving inzake gewichten en afmetingen spoort met die inzake typegoedkeuring.

4.3. De Commissie en de lid-staten zouden de technieken en procedures voor de handhaving moeten verbeteren.

4.4. Het Comité betreurt dat het Commissiedocument geen financieel memorandum bevat.

Brussel, 1 juni 1994.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Susanne TIEMANN