

Bruxelles, den 23. maj 2025
(OR. en)

9156/25

Interinstitutionel sag:
2023/0265(COD)

TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Komm. dok. nr.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Vedr.:	Direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner og største tilladte vægt for visse vej køretøjer – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 13. juli 2023 som en del af lovpakken om grønnere transport.
2. Forslaget om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, i det følgende benævnt "direktivet om vægt og dimensioner for visse vej køretøjer", har tre mål: a) bedre at sikre fri og effektiv bevægelighed for varer og fair konkurrence, b) at give sektoren tilstrækkelige incitamenter til at tilskynde til investeringer i nulemissionsteknologier og c) at sikre en mere effektiv og konsekvent håndhævelse af de nye og eksisterende regler.

II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

3. Europa-Parlamentet udpegede Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det korresponderende udvalg for dette forslag og Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES) som ordfører. Europa-Parlamentet vedtog sin betænkning på plenarforsamlingen den 12. marts 2024.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse på 582. plenarforsamling den 26. oktober 2023. Regionsudvalget vedtog sin udtalelse på 159. plenarforsamling den 31. januar 2024.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

5. Landtransportgruppen indledte sit arbejde den 24. juli 2023 med en generel præsentation af forslaget og en gennemgang af konsekvensanalysen. Den 4. og 19. september, den 6., 16. og 23. oktober og den 13. november gennemgik gruppen forslaget. Det spanske formandskab forelagde en situationsrapport for Rådet (15668/23) den 4. december 2023. Under det belgiske formandskab fortsatte gruppen gennemgangen af formandskabets kompromiser den 23. april, den 7. og 21. maj og den 7. juni 2024. Det belgiske formandskab forelagde en anden situationsrapport for Rådet (10214/24) den 18. juni 2024. Forslaget blev ikke drøftet under det ungarske formandskab.
6. Under det polske formandskab fortsatte gruppen gennemgangen af formandskabets kompromiser den 13. og 21. maj 2025.

IV. ARBEJDET HEN IMOD ET KOMPROMIS

7. Det polske formandskab identificerede to hovedudfordringer. Den første vedrører, hvordan kørsel med tungere tunge køretøjer kan sikres, dvs. køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller nulemissionskøretøjer, navnlig i de medlemsstater, hvor der stadig skal arbejdes på at opgradere vejnettets tilstand. Med henblik herpå fortsatte formandskabet arbejdet med konceptet om et positivt net. Et sådant net vil gøre det muligt for medlemsstaterne, hvis de ønsker det, at begrænse trafikken med de tungeste køretøjer til et begrænset antal veje. Dette net vil med tiden blive udvidet til at omfatte hele TEN-T-vejnettet senest i 2045. Den største udfordring har været at fastsætte klare regler, der gør det muligt at gennemføre dette net, navnlig i forbindelse med de planlagte skridt vedrørende en gradvis udvidelse af dets dækning. Det kræver yderligere arbejde at muliggøre et system, der på den ene side vil lette gennemførelsen, samtidig med at problemstillingen med overlæsning af køretøjer og beskyttelse af infrastrukturens tilstand løses, og på den anden side ikke vil pålægge vejtransportvirksomhederne for stor en byrde. Den anden udfordring vedrører kørsel med køretøjer på 44 ton, der er udstyret med forbrændingsmotor, der anvender fossile brændstoffer, i intermodal og international transport. Selv om forslaget indeholder en udfasning af denne type transport, anså flere medlemsstater udfasningen for ikke at være tilstrækkelig. Formandskabet fortsatte arbejdet med idéen om en bemyndigelse fra Kommissionen for at give medlemsstaterne mulighed for at standse kørslen med denne type køretøjer på grundlag af dokumentation for den negative indvirkning og samtidig give garantier, der sikrer ligebehandling og lige vilkår. De nærmere bestemmelser for en sådan beskyttelsesklausul er dog stadig ikke udviklet på et niveau, der kan give tilstrækkelig støtte i Rådet. Det kræver yderligere arbejde at videreudvikle idéen med en beskyttelsesklausul.

V. KONKLUSION

8. På baggrund af ovenstående opfordres Coreper og Rådet (transport, telekommunikation og energi) til at notere sig denne situationsrapport på møderne henholdsvis den 28. maj og den 5. juni 2025.