



Brüssel, den 23. Mai 2025
(OR. en)

9156/25

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0265 (COD)**

**TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637**

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Betr.:	Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag am 13. Juli 2023 als Teil des Pakets „Ökologisierung des Verkehrs“ vorgelegt.
2. Mit dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (im Folgenden „Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge“) werden drei Ziele verfolgt. Sie soll a) den freien und effizienten Warenverkehr und einen fairen Wettbewerb besser gewährleisten, b) dem Sektor ausreichende Anreize bieten, um Investitionen in emissionsfreie Technologien zu fördern, und c) eine effizientere und kohärentere Durchsetzung der neuen und der bestehenden Vorschriften sicherstellen.

II. BERATUNGEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

3. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Frau Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES) als Berichterstatterin benannt. Das Europäische Parlament hat seinen Bericht auf seiner Plenartagung vom 12. März 2024 angenommen.
4. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme auf seiner 582. Plenartagung vom 26. Oktober 2023 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat auf seiner 159. Plenartagung vom 31. Januar 2024 seine Stellungnahme angenommen.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

5. Die Gruppe „Landverkehr“ hat ihre Arbeit am 24. Juli 2023 mit einer allgemeinen Vorstellung des Vorschlags und der Prüfung der Folgenabschätzung aufgenommen. In ihren Sitzungen vom 4. und 19. September, vom 6., 16. und 23. Oktober und vom 13. November hat die Gruppe den Vorschlag geprüft. Der spanische Vorsitz hat dem Rat am 4. Dezember 2023 einen Fortschrittsbericht (Dokument 15668/23) vorgelegt. Unter belgischem Vorsitz hat die Gruppe die Prüfung der Kompromissänderungsanträge des Vorsitzes am 23. April, 7. und 21. Mai und 7. Juni 2024 fortgesetzt. Der belgische Vorsitz hat dem Rat am 18. Juni 2024 einen zweiten Fortschrittsbericht (Dokument 10214/24) vorgelegt. Der Vorschlag wurde während des ungarischen Vorsitzes nicht erörtert.
6. Unter polnischem Vorsitz hat die Gruppe die Prüfung der Kompromissänderungsanträge des Vorsitzes am 13. und 21. Mai 2025 fortgesetzt.

IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS

7. Der polnische Vorsitz hat zwei zentrale Herausforderungen ermittelt. Erstens, wie der Verkehr schwererer schwerer Nutzfahrzeuge, d. h. von mit alternativem Kraftstoff betriebenen oder emissionsfreien Fahrzeugen, sichergestellt werden kann, insbesondere in den Mitgliedstaaten, in denen noch Arbeiten zur Verbesserung des Zustands des Straßennetzes erforderlich sind. Zu diesem Zweck setzte er die Arbeit an dem Konzept eines positiven Netzes fort. Ein solches Netz würde es den Mitgliedstaaten ermöglichen, den Verkehr der schwersten Fahrzeuge auf eine begrenzte Zahl von Straßen zu beschränken, wenn sie dies möchten. Dieses Netz soll bis zum Jahr 2045 auf das gesamte TEN-V-Straßennetz ausgeweitet werden. Die größte Herausforderung besteht darin, klare Vorschriften festzulegen, um die Durchsetzung dieses Netzes zu ermöglichen, insbesondere im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen für eine schrittweise Ausweitung des Geltungsbereichs. Es sind weitere Arbeiten erforderlich, um ein System zu ermöglichen, das einerseits eine einfachere Durchsetzung ermöglicht und gleichzeitig dem Problem überladener Fahrzeuge entgegenwirkt sowie zum Schutz des Zustands der Infrastruktur beiträgt und andererseits die Kraftverkehrsunternehmen nicht zu stark belastet. Die zweite Herausforderung betrifft den Verkehr von 44 Tonnen schweren Fahrzeugen, die mit einem mit fossilen Brennstoffen betriebenen Verbrennungsmotor ausgestattet sind, im intermodalen und grenzüberschreitenden Verkehr. Der Vorschlag sieht zwar ein schrittweises Auslaufen dieser Art des Verkehrs vor, doch wurde dies von mehreren Mitgliedstaaten als nicht ausreichend erachtet. Der Vorsitz hat die Arbeit an dem Konzept einer Ermächtigung der Kommission fortgesetzt, um es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, den Verkehr dieser Art von Fahrzeugen auf der Grundlage von Belegen über die negativen Auswirkungen zu stoppen und gleichzeitig Vorkehrungen zur Gewährleistung der Gleichbehandlung und gleicher Wettbewerbsbedingungen zu treffen. Die Modalitäten für eine solche Schutzklausel wurden jedoch noch nicht so weit ausgearbeitet, dass sie im Rat ausreichend unterstützt werden könnten. Zur Weiterentwicklung des Konzepts einer Schutzklausel sind weitere Arbeiten erforderlich.

V. FAZIT

8. Der AStV und der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) werden daher ersucht, diesen Fortschrittsbericht auf ihrer Tagung am 28. Mai bzw. am 5. Juni 2025 zur Kenntnis zu nehmen.