

**Bryssel den 23 maj 2025
(OR. en)**

9156/25

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0265 (COD)**

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

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Komm. dok. nr:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Ärende:	Direktivet om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon – Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 13 juli 2023 som en del av åtgärds paketet för grönare transporter.
2. Förslaget 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 (nedan kallat *direktivet om vikter och dimensioner för vissa vägfordon*) har tre mål, nämligen a) att bättre säkerställa en fri och effektiv rörlighet för varor och en rättvis konkurrens, b) att ge sektorn tillräckliga incitament för att uppmuntra till investeringar i utsläppsfri teknik samt c) att säkerställa en effektivare och mer konsekvent efterlevnad av nya och befintliga regler.

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

3. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott för förslaget och Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES) till föredragande. Europaparlamentet antog sitt betänkande vid plenarsammanträdet den 12 mars 2024.
4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande vid den 582:a plenarsessionen den 26 oktober 2023. Regionkommittén antog sitt yttrande vid den 159:e plenarsessionen den 31 januari 2024.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

5. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete den 24 juli 2023 med en allmän presentation av förslaget och en granskning av konsekvensbedömningen. Arbetsgruppen diskuterade förslaget den 4 och 19 september, den 6, 16 och 23 oktober samt den 13 november 2023. Den 4 december 2023 lade det spanska ordförandeskapet fram en lägesrapport för rådet (dok. 15668/23). Under det belgiska ordförandeskapet fortsatte arbetsgruppen behandlingen av ordförandeskapets kompromissförslag den 23 april, den 7 och 21 maj samt den 7 juni 2024. Det belgiska ordförandeskapet lade fram en andra lägesrapport för rådet (dok. 10214/24) den 18 juni 2024. Förslaget diskuterades inte under det ungerska ordförandeskapet.
6. Under det polska ordförandeskapet fortsatte arbetsgruppen behandlingen av ordförandeskapets kompromissförslag den 13 och 21 maj 2025.

IV. ARBETET FÖR EN KOMPROMISS

7. Det polska ordförandeskapet identifierade två huvudsakliga utmaningar. För det första – hur man ska kunna säkerställa trafik med tyngre tunga fordon, dvs. fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon, särskilt i de medlemsstater där vägnätet måste försättas i bättre skick. Ordförandeskapet fortsatte därför arbetet med ett positivt nät. Ett sådant nät skulle göra det möjligt för medlemsstaterna att – om de så önskar – begränsa trafiken med de tyngsta fordonen till vissa vägar. Detta nät skulle med tiden utvidgas till att omfatta hela vägnätet inom TEN-T senast 2045. Den huvudsakliga utmaningen har varit att fastställa tydliga regler för att tillåta genomförandet av detta nät, särskilt vad avser den planerade, gradvisa ökningen av dess omfattning. Det kommer att krävas mer arbete för att förverkliga ett system som – å ena sidan – skulle kunna genomföras på ett lättare sätt, samtidigt som man tar itu med problemet med överlastade fordon och skyddar infrastrukturens skick, och – å andra sidan – inte skulle lägga alltför stora bördor på vägtransportföretagen. Den andra utmaningen avser trafiken med fordon vilka har en vikt på 44 ton och en förbränningsmotor som drivs med fossila bränslen och vilka används för intermodala och internationella transporter. Även om förslaget innebär att denna transporttyp fasas ut, ansåg flera medlemsstater att utfasningen inte var tillräcklig. Ordförandeskapet fortsatte att arbeta med ett bemyndigande från kommissionen som vid påvisade negativa konsekvenser skulle tillåta medlemsstaterna att stoppa trafiken med denna typ av fordon, samtidigt som man garanterar likabehandling och lika villkor. Utformningen av en sådan garantiklausul har emellertid inte nått en sådan nivå att klausulen kan få tillräckligt stöd i rådet. Det kommer att krävas mer arbete för att vidareutveckla en sådan garantiklausul.

V. SLUTSATS

8. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet (transport, telekommunikation och energi) att vid sina möten den 28 maj respektive den 5 juni 2025 ta del av föreliggande lägesrapport.