



Bruxelles, den 7. juni 2024
(OR. en)

10214/24

Interinstitutionel sag:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Komm. dok. nr.:	ST 11722/23 + ADD 1
Vedr.:	Forberedelse af samlingen i Rådet (<u>transport</u> , telekommunikation og energi) den 18. juni 2024 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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. – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde 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", for Europa-Parlamentet og Rådet den 13. juli 2023 som en del af lovpakken om grønnere transport.

2. Kommissionen fremlagde lovpakken om grønnere transport i to dele. Den første del blev foreslået den 13. juli 2023 og består af ovennævnte forslag sammen med et forslag til forordning om en harmoniseret ramme for drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransport (CountEmissions EU-initiativet) og et forslag til forordning om anvendelse af jernbanekapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

Anden del af pakken blev foreslået den 7. november 2023 og består af forslaget om ændring af Rådets direktiv for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og forordningen for så vidt angår beregning af eksterne omkostningsbesparelser og generering af aggregerede data (direktivet om kombineret transport).

3. Forslaget om ændring af 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

4. Europa-Parlamentet udpegede Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det korresponderende udvalg for dette forslag og Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) som ordfører. Europa-Parlamentet vedtog sin betænkning på plenarforsamlingen den 12. marts 2024.
5. 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

6. 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.

7. Under det belgiske formandskab fortsatte gruppen gennemgangen af formandskabets kompromiser den 23. april, den 7. og 21. maj og den 7. juni 2024.

IV. ARBEJDET HEN IMOD ET KOMPROMIS

8. Under det belgiske formandskab har arbejdet haft fokus på at finde en løsning på at tillade tungere køretøjer på de europæiske veje, eftersom en række medlemsstater er bekymrede for, at dette kan have en negativ indvirkning på deres vejinfrastruktur og bringe sikkerheden i fare. Dette er navnlig tilfældet for de medlemsstater, der har en masse transittrafik. For at begrænse denne indvirkning foreslog formandskabet at tilføje en formel til afbødning af infrastrukturens indvirkning i bilaget for at sikre en tilstrækkelig afstand mellem de forskellige aksler som en yderligere betingelse for fem- og seksakslede køretøjer, hvorimod andre medlemsstater også foreslog at tilføje yderligere aksler til køretøjet. Flere medlemsstater betragtede generelt den foreslåede formel som en mulig vej frem for at løse dette problem. Mange medlemsstater hilste i denne henseende også en totalvægt på 46 ton for alle køretøjer, som det er tilfældet i det nuværende direktiv, velkommen.
9. Der er blevet fremlagt forskellige muligheder for at finde en løsning, der gør det muligt for nulemissionskøretøjer at kompensere for den ekstra vægt, der er forbundet med nulemissionsteknologien. Flere medlemsstater har problemer med at tillade en tungere last på drivakslen (over 11,5 ton), hvilket vil være nødvendigt for visse køretøjskonfigurationer for at håndtere en ekstra vægt på fire ton. Et kompromisforslag, hvor der kun tillades 12 ton på drivakslen for batteridrevne elektriske køretøjer, modtog en vis støtte, men størstedelen af medlemsstaterne insisterede på en begrænsning til 11,5 ton. Nogle medlemsstater finder det også meget vanskeligt at tillade mere end to ekstra ton til nulemissionskøretøjer.

10. Det andet vigtige udestående spørgsmål vedrører de medlemsstater, der tillader kørsel med vogntog på over 40 ton i national transport, og hvordan disse tungere vogntog kan få kørselstilladelse i international trafik. Forslaget om at tillade specifikke tekniske eller operationelle krav ser lovende ud, men kræver mere arbejde. Der blev søgt yderligere løsninger ved at begrænse anvendelsesområdet for EURO VI-køretøjer og ved at tillade ekstra vægt for nulemissionsteknologier med henblik på at tilskynde til udbredelsen af nulemissionskøretøjer i international trafik. En løsning med en beskyttelsesklausul blev ligeledes drøftet. Dette ville kræve Kommissionens godkendelse og være baseret på dokumentation fra en medlemsstat. Denne idé blev fremsat i teksten for at imødekomme flere delegationers betænkeligheder ved risikoen for omvendt trafikoverflytning. Visse medlemsstater stiller også spørgsmålstejn ved, hvorfor den ekstra tilladte vægt fra 2035 og frem kun bør gælde for nulemissionskøretøjer.
11. Gruppen begyndte at se nærmere på et positivt net af TEN-T-veje i artikel 7, hvor tungere køretøjer kan få kørselstilladelse. Det kræver yderligere arbejde for at finde ud af, om denne mulighed kunne være en hjælp. Medlemsstaterne vil have brug for et bedre billede af betingelserne for et sådant netværk.

V. KONKLUSION

12. På baggrund af ovenstående opfordres Coreper og Rådet til at notere sig denne situationsrapport om arbejdet med den foreslåede revision af direktivet om vægt og dimensioner for visse vej køretøjer.