



Bryssel den 7 juni 2024
(OR. en)

10214/24

Interinstitutionellt ärende:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Coreper/rådet
Komm. dok. nr:	ST 11722/23 + ADD 1
Ärende:	Förberedelser inför rådets möte (<u>transport</u> , telekommunikation och energi) den 18 juni 2024 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv 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 – Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Den 13 juli 2023 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet 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 (*direktivet om vikter och dimensioner för vissa vägfordon*) som en del av åtgärds paketet för grönare transporter.

2. Kommissionen presenterade paketet för grönare transporter i två delar. Den första delen lades fram den 13 juli 2023 och består av det ovannämnda förslaget tillsammans med ett förslag till förordning om ett gemensamt regelverk för växthusgasutsläpp från gods- och persontransporter ("*CountEmissions EU*"-initiativet) och ett förslag till förordning om användningen av järnvägskapacitet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

Den andra delen av paketet lades fram den 7 november 2023 och består av förslaget om ändring av rådets direktiv vad gäller en stödram för intermodala godstransporter och av förordningen vad gäller beräkning av externa kostnadsbesparingar och generering av aggregerade uppgifter (*direktivet om kombinerad transport*).

3. Förslaget om ändring av direktivet om vikter och dimensioner för vissa vägfordon har följande tre mål: a) att bättre säkerställa en fri och effektiv rörlighet för varor och en rättvis konkurrens, b) att ge tillräckliga incitament så att sektorn uppmuntrar investeringar i utsläppsfri teknik och c) att säkerställa en effektivare och mer konsekvent efterlevnad av nya och befintliga regler.

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

4. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott för detta förslag och Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) till föredragande. Europaparlamentet antog sitt betänkande vid plenarsammanträdet den 12 mars 2024.
5. 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

6. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete den 24 juli 2023 med en allmän presentation av förslaget och en granskning av konsekvensbedömningen. Den 4 och 19 september, den 6, 16 och 23 oktober samt den 13 november behandlade arbetsgruppen förslaget. Den 4 december 2023 lade det spanska ordförandeskapet fram en lägesrapport för rådet (15668/23).

7. Under det belgiska ordförandeskapet fortsatte arbetsgruppen behandlingen av ordförandeskapets kompromissförslag den 23 april, den 7 och 21 maj samt den 7 juni 2024.

IV. ARBETET MED ETT KOMPROMISSFÖRSLAG

8. Under det belgiska ordförandeskapet har arbetet inriktats på att hitta en lösning när det gäller att tillåta tyngre fordon på europeiska vägar, eftersom ett antal medlemsstater är oroliga för att detta kan ha negativa konsekvenser på väginfrastrukturen och att det kan äventyra säkerheten. Detta gäller särskilt medlemsstater med mycket genomfartstrafik. För att begränsa denna påverkan föreslog ordförandeskapet att man skulle lägga till en formel för en minskning av infrastrukturpåverkan i bilagan, för att säkerställa ett tydligt avstånd mellan de olika axlarna, som ett ytterligare krav på fordon med fem eller sex axlar, medan andra medlemsstater också föreslog att lägga till ytterligare axlar till fordonet. Flera medlemsstater betraktade i allmänhet den föreslagna formeln som en möjlig väg framåt för att ta itu med denna fråga. Dessutom välkomnade medlemsstaterna i detta avseende en högsta tillåten vikt på 46 ton för alla fordon, som i det nuvarande direktivet.
9. Olika alternativ har lagts fram för att hitta en lösning som gör det möjligt för utsläppsfria fordon att kompensera för den utsläppsfria teknikens ytterligare vikt. Flera medlemsstater har problem med att tillåta en tyngre last på drivaxeln (över 11,5 ton), vilket kan krävas av vissa fordonskonfigurationer för att klara en ytterligare vikt på fyra ton. Medlemsstaterna gav visst stöd till ett kompromissförslag i vilket 12 ton på drivaxeln endast är tillåtet för batterielfordon, men en majoritet insisterade på en begränsning till 11,5 ton. Vissa medlemsstater anser också att det är svårt att tillåta mer än två ytterligare ton för utsläppsfria fordon.

10. Den andra viktigaste frågan som kvarstår rör de medlemsstater som tillåter trafik med fordonskombinationer som är tyngre än 40 ton vid nationella transporter, och hur dessa tyngre fordonskombinationer kan få tillåtelse att användas i internationell trafik. Förslaget om att tillåta särskilda tekniska eller operativa krav ser lovande ut, men kräver mer arbete. Man eftersträvade ytterligare lösningar genom att begränsa tillämpningsområdet för Euro 6-fordon och genom att tillåta ytterligare vikt för utsläppsfri teknik för att skapa incitament för ökad användning av utsläppsfria fordon i internationell trafik. En lösning med en skyddsklausul diskuterades också. Detta skulle kräva kommissionens bemyndigande och grundas på bevis som lämnats av en medlemsstat. Denna idé infördes i texten för att bemöta ett flertal delegationers farhågor när det gäller risken för omvänd trafikomställning. Vissa medlemsstater ifrågasätter också varför ökningen av tillåten vikt från 2035 och framåt endast bör gälla för utsläppsfria fordon.
11. Arbetsgruppen började att titta närmare på ett positivt nätverk för vägar inom TEN-T i artikel 7, där tyngre fordon kan tillåtas att köra. Det krävs ytterligare arbete för att se om detta alternativ kan vara till hjälp. Medlemsstaterna behöver få en bättre bild av villkoren för ett sådant nätverk.

V. SLUTSATS

12. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet att notera denna lägesrapport om arbetet med den föreslagna översynen av direktivet om vikter och dimensioner för vissa vägfordon.
-