



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 13 juli 2023
(OR. en)

11722/23
ADD 3

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

**TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	12 juli 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2023) 446 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Förslag till 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

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2023) 446 final.

Bilaga: SWD(2023) 446 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

Förslag till 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

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Behov av åtgärder

Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?

I direktiv 96/53/EG fastställs högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon i yrkesmässig trafik som används inom EU. Genom detta fastställande av dessa gemensamma standarder syftade direktivet till att säkerställa att tunga fordon inte överskrider gränsvärden som kan äventyra trafiksäkerheten, infrastrukturen och miljön och att vägtransportföretag kan konkurrera på lika villkor på den inre marknaden. De efterföljande riktade ändringarna av direktivet syftade till att förbättra vägtransportverksamhetens energi- och driftseffektivitet. Detta gjordes genom att det infördes vissa undantag från högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för fordon och fordonskombinationer för att främja användningen av alternativa framdrivningssystem, förbättra fordons aerodynamik och säkerställa driftskompatibilitet med andra transportslag.

Direktivet var föremål för en efterhandsutvärdering som utfördes "back-to-back" med konsekvensbedömningen. Utvärderingen visade att direktivet endast delvis lyckades uppnå sina mål. Det underlättade visserligen gränsöverskridande transporter och undanröjde vissa tekniska hinder, men nationella undantag och tvetydigheter i vissa bestämmelser skapade olika nationella regler och praxis och splittrade den inre marknaden, särskilt när det gäller användningen av de tyngre tunga fordonen och europeiska modulsystem (EMS – längre och/eller tyngre kombinationer av standardfordonsenheter). Lapptäcket av nationella regler och undantag, tillsammans med bilaterala avtal mellan vissa medlemsstater, ledde till rättslig osäkerhet om vilka regler som gäller för gränsöverskridande transporter och gjorde tillämpningen ineffektiv och inkonsekvent. Direktivet hade en mycket begränsad inverkan på hållbarheten, eftersom incitamenten för att införa fordon som drivs med alternativa bränslen, inklusive utsläppsfria fordon (t.ex. extra vikt för att rymma teknik för utsläppsfria fordon) och aerodynamiska anordningar (t.ex. extra längd för att rymma bakre klaffar) föreföll otillräckliga. Direktivet misslyckades också delvis med att främja effektiva intermodala transporter, främst på grund av interna och externa inkonsekvenser i direktivet, inklusive inkonsekvenser i förhållande till direktivet om kombinerade transporter.

Utan EU-åtgärder skulle den inkonsekventa tillämpningen och det svaga genomförandet av direktivet fortsätta och de rättsliga begränsningarna för innovation och den bristande anpassningen till tekniska framsteg skulle hindra införandet av fordon och driftssystem som är mer effektiva, hållbara och förenliga med andra transportsätt. Med tanke på den gränsöverskridande dimensionen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av yrkesmässiga vägtransporter, är det ur EU-perspektiv viktigt att förbättra direktivet för att ta itu med de identifierade problemen.

Vad vill man uppnå?

I linje med den europeiska gröna given och EU:s mål för den inre marknaden syftar detta initiativ till att förbättra energi- och driftseffektiviteten i vägtransporter med tunga fordon och säkerställa fri rörlighet för varor och rättvis konkurrens på den inre marknaden för vägtransporter. Detta ska ske genom att man a) undanröjer hinder för användningen av utsläppsfria fordon och energisparande anordningar och stimulera intermodala transporter, b) harmoniserar reglerna om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon vid gränsöverskridande transporter, och c) förbättrar efterlevnaden av reglerna. Det reviderade direktivet kommer att ge ett stabilt och mer lämpligt regelverk som tar hänsyn till de särskilda behoven hos olika typer av transportverksamhet och samtidigt säkerställer en hög säkerhetsnivå, skydd av infrastrukturen och en minskning av utsläppen av växthusgaser och föroreningar från transportsystemet.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?

Utvärderingen av direktivet om vikter och dimensioner bekräftar mervärdet av EU:s åtgärder för att fastställa gemensamma standarder för tunga fordon som färdas på EU:s vägar. Brister i direktivet, t.ex. kryphål i lagstiftningen och föråldrade standarder, hindrar dock en bred spridning av teknik för minskade koldioxidutsläpp och förbättringar av driftseffektiviteten i gränsöverskridande transporter. Bristen på samordnade EU-åtgärder skulle leda till ytterligare marknadsfragmentering, konkurrenssnedvridningar och diskriminerande kontrollmetoder. Allt detta skulle försvaga incitamenten

att använda utsläppsfria fordon och energieffektiv teknik. Initiativ på nationell, lokal och sektoriell nivå kommer inte att vara tillräckliga för att ta itu med EU-omfattande problem och deras bakomliggande orsaker eller för att på ett meningsfullt sätt bidra till att uppnå målen för minskade koldioxidutsläpp. Översynen av direktivet kommer att bibehålla medlemsstaternas rätt att utveckla lösningar som är anpassade till specifik infrastruktur och lokala omständigheter.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Tre alternativ (A, B och C) har utformats för att ta itu med de problem och bakomliggande orsaker till dem som identifierades under utvärderingen och konsekvensbedömningen. Alla alternativ innehåller åtgärder för utfasning av fossila bränslen, harmonisering och kontroll av efterlevnad för att bidra till att uppnå initiativets mål, även om effektiviteten och ändamålsenligheten skiljer sig åt.

Alternativ A innehåller sju åtgärder som är gemensamma för alla alternativ. Alternativ A harmoniserar villkoren för gränsöverskridande trafik med tyngre och/eller längre fordon (fordon med en vikt på 44 ton och EMS) mellan medlemsstater som tillåter sådana fordon på sina territorier i enlighet med nationella undantag. Genom att öka vikt- och längdgränserna för utsläppsfri teknik säkerställs det att utsläppsfria tunga fordon inte förlorar nyttolast jämfört med tunga fordon med konventionell förbränningsmotor, vilket kommer att stimulera användningen av utsläppsfri teknik. Det underlättar också transport av high cube-containerar för intermodala transporter. Slutligen stärks efterlevnaden något genom att man fastställer ett minimiantal kontroller per miljon fordonskilometer och minimikrav för de medlemsstater som är villiga att genomföra ett system för smart åtkomst för att säkerställa harmonisering och interoperabilitet för dessa system i hela EU.

Alternativ B bidrar ytterligare till att stödja övergången till utsläppsfria tunga fordon genom ekonomiska incitament, såsom att möjliggöra ytterligare lastningskapacitet för tunga fordon med utsläppsfria framdrivningssystem eller tunga fordon som deltar i intermodal verksamhet (utan containerar). Genom detta politiska alternativ införs det måldatum efter vilket tyngre tunga fordon (44 ton), som tillåts av alternativ A för gränsöverskridande transporter, måste vara utsläppsfria, men kan cirkulera i hela EU. Alternativ B harmoniserar tillståndskraven och de administrativa förfarandena för gränsöverskridande transporter med vissa längre/tyngre fordon (t.ex. för transport av odelbara laster) och inför obligatorisk viktkontrollutrustning (dvs. systemet med vägning i rörelse) som ska installeras i väginfrastrukturen för effektivare tillämpning.

Alternativ C syftar till att uppnå den högsta nivån av harmonisering, utfasning av fossila bränslen och efterlevnad, men medför kraftfullare lagstiftningsåtgärder på EU-nivå än de andra två alternativen. Genom alternativ C utvidgas det operativa området för EMS till att omfatta hela EU:s territorium, som måste vara utsläppsfritt och/eller involverat i intermodal drift, samtidigt som högre fordonssäkerhetsnormer och strängare krav på förarens kvalifikationer införs. Detta alternativ medför de högsta kostnaderna för infrastrukturunderhåll för medlemsstaternas myndigheter och medför ytterligare efterlevnadskostnader för operatörer som använder modulära system.

Baserat på jämförelsen av alternativen när det gäller ändamålsenlighet, effektivitet, samstämmighet, subsidiaritet och proportionalitet är **B det alternativ som föredras**. Det ger rätt balans mellan att uppnå de önskade målen på ett effektivt sätt och samtidigt se till att de åtgärder som föreslås inom ramen för detta politiska alternativ inte går längre än vad som är nödvändigt för att lösa problemet på ett effektivt sätt.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

De berörda parterna stödde i stort sett de åtgärder som är gemensamma för alla politiska alternativ, vilket inbegriper ökade högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon för att kompensera för vikten och storleken på utsläppsfri teknik och att tillåta gränsöverskridande transporter med tyngre/längre fordon mellan angränsande medlemsstater som tillåter samma standarder. Myndigheterna och branschrepresentanterna övervägde dessa åtgärder samt harmoniseringen av lastlängden för fordon och fastställde en miniminivå för kontroller av tunga fordon som de viktigaste

åtgärderna för minskade koldioxidutsläpp, harmonisering och efterlevnad. Ett fåtal medlemsstater och berörda parter inom järnvägstransport/intermodal transport visade dock ett visst motstånd mot att tillåta gränsöverskridande långdistanstrafik med tyngre/längre tunga fordon (som stöds av alternativ C) på grund av farhågor om inverkan på väginfrastrukturen och eventuell tillbakagång av transportsätt från järnväg till väg. De berörda parterna välkomnade särskilt ytterligare miljöanpassningsincitament i alternativ B, såsom att tillåta en maximal extra vikt på 4 ton oberoende av vikten på den utsläppsfria tekniken och att betrakta släpvagnar och påhängsvagnar som intermodala transportenheter. Harmonisering och förenkling av administrativa förfaranden när det gäller tillstånd för onormala transporter (i alternativ B) stöddes också starkt av berörda parter.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Alternativ B förväntas medföra anpassningskostnadsbesparingar (i samband med underhåll av väginfrastruktur) för **nationella offentliga myndigheter**, som uppskattas till 3 miljarder euro uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Kostnadsbesparingarna beror på det minskade antalet resor i förhållande till referensscenariot (på grund av den ökade nyttolasten), övergången från endast vägtransporter till intermodala transporter och minskningen av överbelastningens frekvens och allvarlighetsgrad. Dessutom uppskattas de administrativa kostnadsbesparingarna för nationella offentliga myndigheter till 22,8 miljarder euro. De drivs av införandet av systemen med en enda kontaktpunkt på nationell nivå och därmed kostnadsbesparingar vid handläggning av ansökningar om tillstånd, och minskningen av antalet manuella kontroller/vägbesiktningar som möjliggörs av WIM-systemen. De totala kostnadsbesparingarna för nationella offentliga myndigheter uppskattas till 25,8 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot.

Vägtransportföretag skulle gynnas av besparingar i anpassningskostnader som uppskattas till 42,8 miljarder euro uttryckta i nuvärde under 2025–2050 jämfört med referensscenariot. De är kopplade till minskningen av driftkostnaderna och den minskade tid som krävs för att samarbeta med de offentliga myndigheterna för manuella kontroller av fordonsvikt. Minskningen av driftkostnaderna beror på ökningen av den genomsnittliga nyttolasten och minskningen av antalet resor (på grund av den extra längden och vikten av den utsläppsfria tekniken, harmoniseringen av den högsta tillåtna vikten på fem- och sexaxlade tunga fordon vid gränsöverskridande transporter, vilket möjliggör gränsöverskridande transporter på 44 ton och EMS mellan "tillåtande" medlemsstater och harmoniseringen av den lastade längden på fordonstransportföretag), och på övergången från endast vägtransporter till intermodala transporter (på grund av anpassningen av definitionen av intermodala transporter till direktivet om kombinerade transporter). Dessutom gynnas vägtransportoperatörer av avskaffandet av tillstånd för användning av högre lastbilar för att rymma high cube-containerar i intermodala transporter (3,2 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot) och av den minskade tid som krävs för att utarbeta och lämna in ansökningar om utfärdande av särskilda tillstånd för transport av odelbara laster (1,2 miljarder euro uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot) som möjliggörs genom tillämpning av principen om en enda kontaktpunkt på nationell nivå och digitalisering av dokument. De totala kostnadsbesparingarna för vägtransportföretagen uppskattas till 47,3 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot.

Alternativ B förväntas medföra externa kostnadsbesparingar för koldioxidutsläpp (uppskattningsvis 3,5 miljarder euro uttryckt som nuvärde under 2025–2050 jämfört med referensscenariot), för utsläpp av luftföroreningar (2,1 miljarder euro) och buller (700 miljoner euro). De möjliggörs genom ökad användning av utsläppsfria tunga fordon, övergången till intermodala transporter och minskningen av antalet resor (på grund av den ökade nyttolasten). Alternativ B förväntas också leda till en minskning av de externa kostnaderna för dödsfall på omkring 900 miljoner euro, vilket möjliggörs genom övergången till intermodala transporter och det minskade antalet resor.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen)?

Alternativ B förväntas leda till anpassningskostnader för **nationella offentliga myndigheter** som uppskattas till 4,3 miljarder euro uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. De omfattar underhåll av väginfrastruktur på grund av extra vikter för utsläppsfria fordon, uppdatering av inventeringen av broar och tunnlar, genomförande av principen om en enda kontaktpunkt på nationell nivå och införande av vägningssystem var 300:e km i TEN-T-nätet. Dessutom kommer de nationella myndigheterna att få administrativa kostnader på 16,4 miljoner euro för underhåll och förvaltning av systemen med en enda kontaktpunkt på nationell nivå. De totala kostnaderna för nationella offentliga myndigheter uppskattas till 4,4 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Med tanke på kostnads- och kostnadsbesparingarna leder alternativ B till **nettokostnadsbesparingar för de nationella myndigheterna** på 21,5 miljarder euro.

För **vägtransportföretag** förväntas alternativ B leda till anpassningskostnader på 2,1 miljarder euro på grund av minskningarna av överlast. Operatörer som tidigare körde överlastade lastbilar måste nu uppfylla viktgränserna och fler fordonskilometer kommer att krävas för att transportera samma mängd gods. Detta kommer att påverka transportföretag som bedrev olaglig verksamhet. Alternativ B leder till **nettokostnadsbesparingarna för vägtransportföretagen** som uppskattas till 45,1 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Det rekommenderade alternativet förväntas ha en positiv inverkan på de små och medelstora företagens konkurrenskraft, som utgör den stora majoriteten av den kommersiella vägtransportsektorn (99 % av vägtransportföretagen är små och medelstora företag). I synnerhet kommer små och medelstora företag som deltar i gränsöverskridande och intermodala transporter att gynnas av åtgärder som bidrar till att förbättra drifts- och energieffektiviteten och underlättar övergången till utsläppsfria insatser. **Nettokostnadsbesparingarna för vägtransportföretagen** uppskattas till 45,1 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande omfattning?

De totala kostnaderna för nationella offentliga myndigheter uppskattas till 4,3 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Den största kostnaden i det rekommenderade politiska alternativet (omkring 96 % av de totala kostnaderna) för medlemsstaternas förvaltningar utgörs av anpassningskostnader kopplade till underhållet av infrastrukturen. Med hänsyn till både kostnader och kostnadsbesparingar förväntas dock alternativ B leda till **nettokostnadsbesparingar för nationella offentliga myndigheter** på 21,5 miljarder euro.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Initiativet kan också bidra till att lindra det akuta problemet med bristen på yrkesförare, särskilt vid långdistanstrafik. Om tyngre/längre fordon används för att transportera samma mängd gods med färre resor, och det införs effektivare vägkontroller och snabbare administrativa förfaranden för specialtransporter kommer detta att bidra till att optimera användningen av arbetstiden för förare och användningen av fordon. Dessutom kan användningen av utsläppsfria fordon som är utrustade med de senaste säkerhetsstandarderna och bekvämare förarhytter bidra till att förbättra bilden av yrket och locka yngre personer och kvinnor att arbeta inom sektorn.

Proportionalitetsprincipen

Det rekommenderade alternativet bedöms vara det lämpligaste alternativet i förhållande till vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Ingen översyn planeras i nuläget.

