



SAMLENOTAT

31. oktober 2023
2021-3628

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet 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 vægte i international trafik for visse vej køretøjer i
brug i Fællesskabet
- *Generel indstilling*
KOM (2023) 445 2



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet 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 vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 445

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 11. juli 2023 fremsat forslag til ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om største tilladte vægte og dimensioner i national og international trafik.

Den danske sprogversion er oversendt den 12. september 2023.

Forslaget omfatter nye krav til vægte og dimensioner for tunge køretøjer, der kører på tværs af EU-landene. Det primære formål med revisionen er at optimere godstransporten på det indre marked, at fremme tunge nulemissionskøretøjer med henblik på at reducere CO₂-udledning samt understøtte brug af intermodale enheder (standardiserede fragtenheder, som anvendes på flere forskellige transportformer, fx lastbil og tog). Endelig har forslaget til formål at sikre en mere ensartet og effektiv håndhævelse af vægt- og dimensionskrav blandt medlemslandene.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at en revision af reglerne om største tilladte vægte og dimensioner for tunge køretøjer er samfundsgavnlig. Større og tungere lastbiler kan køre med mere gods, som alt andet lige kan betyde, at den samme mængde gods kan transporteres på færre lastbiler. Det kan stimulere det indre marked for godstransport til gavn for dansk erhvervsliv, ligesom det – med bl.a. ambitionen om at fremme nulemissionskøretøjer – kan reducere CO₂-udledningen fra vejtransporten og bidrage til at fremme den grønne omstilling. Mere gods på lastbilerne og færre lastbiler kan desu-



den bidrage til afhjælpe problemet med chaufførmangel. Regeringen bakker også op om ambitionen om at styrke og ensarte håndhævelsen på tværs af medlemsstaterne, så der slås ned på de aktører i branchen, som ikke overholder reglerne.

Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau blev hævet i forhold til den grønne omstilling, f.eks. ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 445 den 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF (*herefter vægt- og dimensionsdirektivet*), der beskriver de maksimale tilladte vægte og dimensioner for udvalgte vejgående køretøjer.

Den danske sprogversion for forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet blev oversendt den 12. september 2023.

Vejtransportsektoren er afgørende for at lette handel og mobilitet, forbinde virksomheder og kunder i hele EU og fremme økonomisk vækst og beskæftigelse. Vægt- og dimensionsdirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre fri bevægelighed for varer og fair konkurrence i det indre marked, forbedre trafikikkerheden og forebygge skader på vejinfrastrukturen. I de seneste ændringer af direktivet, som blev vedtaget i 2015 og 2019, blev der sat et nyt fokus på miljøaspekterne i transportsektoren med det formål at reducere energiforbruget og drivhusgasemissionerne. Dog har en evaluering i 2022 af det nuværende direktiv vist, at det ikke er tilstrækkeligt med hensyn til at sikre lige konkurrencevilkår og understøtte redueringen af CO₂-udledningen.

Netop reducere af CO₂-udledningen er centralt i det nye direktiv. Som baggrund for forslaget, oplyser Kommissionen, at vejtransport spiller en central rolle i godstransportsystemet med mere end 3/4 af de varer (77,4 pct.), der transporteres i EU over land. Det er imidlertid en kilde til adskillige socioøkonomiske og miljømæssige virkninger, herunder drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening, trængsel, risici for trafikikkerheden og slid på vejinfrastrukturen. Tunge køretøjer såsom lastbiler og busser tegner sig for 28 pct. af drivhusgasemissionerne i vejtransport (6 pct. af EU's samlede emissioner) og er en væsentlig kilde til nitrogenoxidemissioner (34



pct. af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020). De er også en kilde til andre luftforurenende stoffer såsom partikulært materiale.

Med udgangspunkt i disse udfordringer har Kommissionen foretaget en konsekvensanalyse i 2023, som viste, at der med tre politiske løsningsmodeller er store besparelser at hente i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. De tre politiske løsningsmodeller tager alle fat på de identificerede problemer og årsagerne bag, og de bidrager hver især til at nå specifikke og vigtige mål, men med forskellige niveauer af effektivitet og virkning. Kommissionens foretrukne løsningsmodel er model B, da den vurderes at være mest effektiv og virkningsfuld. Forslaget er desuden en del af Kommissionens samlede fragtstrategi, som har til formål at gøre transport af fragt mere grønt i EU.

3. Formål og Indhold

Kommissionens forslag har overordnet til formål, at:

1. fremme udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer,
2. Afhjælpe fragmentering af markedet for længere og tungere køretøjer og
3. sikre effektiv og konsekvent håndhævelse.

Forslaget søger med andre ord at fjerne hindringer og skabe stærkere incitamenters for udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende udstyr i sektoren for tunge køretøjer. Dertil skal forslaget yderligere lette kombineret transport, tydeliggøre reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv og virkningsfuld.

Økonomiske og klimamæssige konsekvenser

Kommissionen oplyser, at forslaget forventes at generere op til 597,49 mia. DKK (80,2 mia. EUR) i besparelser på tværs af hele EU. Derudover anslås det, at der med forslagets ændringer vil være en akkumuleret reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa, dvs. inkl. den fra skib, fly og tog.

Nye grænseværdier for vægte og dimensioner

I forslagets bilag 1 foreslås nye grænseværdier for henholdsvis vægte og dimensioner for tunge køretøjer. Der er foretaget ændringer i værdierne inden for både maksimale vægte, maksimale højder samt akseltryk.



Af centrale ændringer i revisionen er forhøjelsen af den maksimale vægtgrænse for nulemissionskøretøjer fra 42 ton til 44 ton uanset vægten for nulemissionsteknologien (artikel 10 b). Med andre ord kan den vægtforøgelse give branchen mulighed for at få mere og mere gods med per køretøj, efterhånden som nulemissionsteknologien bliver gjort lettere og mindre. Endvidere giver forslaget mulighed for øget totalvægt for 5-akslede lastbiler med +8 tons, hvilket giver mulighed for en totalvægt på max 40 tons.

Grænseoverskridende transport

Af forslaget følger endvidere, at det - for at skabe juridisk klarhed om brugen af køretøjer, der overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i direktivet – præciseres i et nyt stk. 1, litra c), at der i tilfælde, hvor medlemsstaterne gør brug af nationale undtagelser, ikke i udgangspunktet gives ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser.

Intermodal transport

Forslaget fremmer yderligere intermodal transport, herunder også med nulemissionskøretøjer, ved at klassificere lastbiler, sættevogne og påhængsvogne som intermodale lasteenheder på samme måde som containere. Intermodale vogntog har i dag muligheden for at transportere 2 tons mere end vogntog, der ikke indgår i en intermodal sammenhæng. Med forslaget kan disse vogntog nu også drage fordel af den samme ekstra vægt på op til 4 ton ved anvendelsen af nulemissionskøretøjer, der transporterer containere eller veksellad (Bilag 1, punkt 2.2).

Det følger endvidere af forslaget, at bestemmelserne i vægt- og dimensionsdirektivet skal supplere Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport i vægt- og dimensionsdirektivet tilpasses således terminologien i direktivet om kombineret transport for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra væggtillæg som for vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden containere.

”One-stop-shop” – Adgang til særtransport og modulvognregsregler



Revisionen indeholder også bestemmelser om større harmonisering af administrative krav i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transport af udelelig last med køretøjer, der overskrider de pågældende vægt- og dimensionsgrænser på det område (særtransport). Herunder etableringen af en slags "one-stop-shop" med oplysninger om nationale bestemmelser og adgang til anvendelse af standartansøgningsskema (artikel 4 a, stk. 1).

Håndhævelsestiltag

I forslaget er der lagt op til nye krav om konkrete håndhævelsestiltag i form af øget kontrol og overvågning. Der foreslås foranstaltninger, der gør håndhævelsen mere målrettet og effektiv ved anvendelse af vejningsmekanismer, som for eksempel WIM (Weigh In Motion). På den måde kan medlemsstaterne forbedre deres overblik over de tunge køretøjer, der overskrider de maksimale grænseværdier angivet i vægt- og dimensionsdirektivet.

Anvendelse af modulvogntog

I henhold til forslaget kan medlemsstaterne tillade anvendelse af modulvogntog på deres område i national og international trafik under forudsætning af information til medlemslandene herom, se straks nedenfor. Et medlemsland må således ikke i international transport afvise et modulvogntog fra en anden medlemsstat, forudsat at disse ikke overstiger de største vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat for europæiske modulsystemer i den nationale transport. Det vil betyde, at grænseoverskridende transport med modulvogntog ikke længere forudsætte bilaterale aftaler, men vil følge direkte af direktivet.

I forslaget pålægges medlemsstaterne at arbejde på et nationalt informations- og kommunikationssystem oprettet af hver medlemsstat med fokus på at hjælpe vejoperatørerne på tværs af EU med den nødvendige information på de europæiske modulsystemer. Desuden udvides mulighederne for, at medlemsstaterne kan oprette forsøgsordninger med henblik på at teste nye teknologier, herunder europæiske modulsystemer med en maksimal forsøgsperiode på fem år.

Af Transportministeriets nedenstående oversigt fremgår de væsentligste elementer i direktivforslaget vedr. bl.a. øgede vægt, længde og højde for de forskellige typer tunge køretøjer sammenholdt med det gældende direktiv.

Når forslaget er implementeret, skal de faktiske virkninger overvåges og sammenlignes med målene og de forventede virkninger som først præsenteret af Kommissionen. Det reviderede



direktiv vil løbende blive evalueret hvert andet år af Kommissionen, med input fra medlemsstaterne.

Oversigt over væsentlige tiltag i Kommissionens forslag til revision kan findes i nedenstående skema

	Kommissionens forslag (nyt direktiv)	Gældende direktiv
1. Øget vogntogslængde for nulemissionskøretøjer	Mulighed for op til 90 cm ekstra længde for køretøjer og vogntog drevet af nulemissionsteknologi	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
2. Øget vægt for lav- og nulemissionslastbiler og busser	Mulighed for op til 2 tons for lavemissionskøretøjer og -vogntog og op til 4 tons for nulemissionskøretøjer og -vogntog	Gældende direktiv giver mulighed for op til 1 respektive 2 ton ekstra vægt
3. Øget drivakseltryk for nulemissionslastbiler og busser	Største drivakseltryk hæves fra 11,5 ton til 12,5 ton for nulemissionskøretøjer	Gældende direktiv begrænser drivakseltryk til 11,5 tons
4. Øget totalvægt for 5-akslede lastbiler	Mulighed for + 8 tons (total 40 tons) for 5-akslede lastbiler	32 ton for lastbiler med 4 eller flere aksler.
5. Højere totalvægte	Frem til 31.12.2034 gives medlemsstaterne mulighed for at hæve den tilladte vægtgrænse til 44 ton (46 ton for intermodale transportere) i internationale transportere fsva. køretøjer, der kører på fossile brændstoffer	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
6. Modulvogntog	Adgangen til anvendelse af modulvogntog (EMS) præciseres – både nationalt og grænseoverskridende, herunder særligt adgangen til grænseoverskridende transport	Det er ikke entydigt, hvorvidt modulvogntog (EMS) kan anvendes grænseoverskridende, særligt ikke uden at der indgås en bilateral aftale
7. Intermodal transport	Der tilføjes en række lempelser og præciseringer med henblik på at fremme intermodal transport. Herunder mulighed for anvendelse af andre transporttyper end containere til intermodal transport	Definitionen af intermodal transport og en række henvisninger vanskeliggør i visse tilfælde intermodal transport.
8. Øget højde for intermodal transport	For køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containerer), øges største højde til 4,3 m (+ 30 cm)	Håndteres pt. nationalt med konkrete tilladelser som særtransporter for at sikre en rute, hvor højden er mulig
9. Lettere ansøgningsprocesser og elektroniske fragtdokumenter	Krav om nationale informationssystemer til at lette ansøgningsprocedurer om anvendelse af EMS. Krav om højere grad af elektroniske fragtdokumenter ifm. intermodale transportere	Nye forslag, som ikke findes i det gældende direktiv

**10. Øget vogntogslængde for autotransportere**

Der indføres øget vogntogslængde for autotransporter-vogntog i grænseoverskridende transport (+ 2 meter)

Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med revisionen af direktivet er at fjerne udfordringer og øge incentiverne for brugen af nul-emissionsteknologi og energibesparende opbygninger inden for sektoren for tunge køretøjer. Derudover lægger Kommissionen vægt på, at ændringerne også har til formål at tydeliggøre reglerne for tværgående godstransport mellem medlemsstaterne, da der på nuværende tidspunkt findes en lang række divergerende, og enkelte uklare, nationale regelsæt på tværs af medlemsstaterne, hvilket er vanskeligt at håndhæve. Resultatet af disse mangler betyder samlet set en større begrænsning af varernes frie bevægelighed og en generel harmonisering af godstransporten i EU. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Forslaget relaterer sig ikke til danske regler om vægt og dimensioner for større køretøjer, men om merværdien ved at fastsætte fælles EU-standarder for tunge køretøjers vægt og dimensioner i grænseoverskridende transport. En koordineret EU-indsats vil kunne formindske risikoen for markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende praksis, hvilket medlemsstaterne hver for sig nationalt kan have vanskeligt ved at håndtere.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

I Danmark findes der regler for køretøjers vægte og dimensioner i flere bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Det drejer sig i det væsentlige om:



Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Denne regulerer de tekniske krav til køretøjerne.

Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk. Denne regulerer køretøjers vægte og dimensioner. I bekendtgørelsen indgår kun typegodkendte køretøjer, både EU-typegodkendte og national individuelt godkendte køretøjer.

Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport. Denne regulerer særtransport af udeleligt gods, som nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog. Denne regulerer modulvogntog, hvor de enkelte køretøjer opfylder gældende bestemmelser om længde, men hvor den samlede vogntogslængde overskrider 18,75 m.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet vil have direkte indvirkning på dansk ret, idet de ændrede vægte og dimensioner i direktivet vil medføre, at der skal ændres i flere forskellige danske regelsæt.

Derudover vil forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet have direkte indvirkning på dansk ret for så vidt angår direktivets krav om kontrol og overvågning af godstransporten. I forlængelse heraf vil der blive et behov for at udarbejde straffebestemmelser om blandt andet bøderammen for overtrædelse af de maksimale vægte og dimensioner.

Slutteligt vil revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet have indvirkning på dansk ret, hvis man ønsker en national forsøgsordning i en begrænset periode, som inkorporerer nye teknologier eller nye koncepter. Her ville der skulle skabes hjemmel i færdselsloven, men også laves en ny specifik bekendtgørelse for den pågældende forsøgsordning.

Med forslaget skal der foretages ændringer i følgende regelsæt:



- *Færdselsloven jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023.*
- *Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr*
- *Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk*
- *Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport*
- *Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog*

Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, herunder administrative.

De statsfinansielle konsekvenser i relation til vejslid m.v. ved kørsel med større og tungere køretøjer i henhold til forslaget, afventer en nærmere undersøgelse af Vejdirektoratet inden endelig stillingtagen. Det vurderes foreløbigt, at der vil være tale om betydelige konsekvenser. Særligt vurderes det, at forhøjelse af drivakseltrykket med 1 ton vil medføre betydelige konsekvenser for vejsliddet på såvel det statslige som kommunale vejnet. Yderligere vil generelt højere og tungere køretøjer i intermodal transport udgøre en stor udfordring for infrastrukturen, som enten skal løses ved omfattende ombygninger eller skiltning og etablering af omkørselsruter.

Herudover skønnes forslaget at få statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med overvågning af tunge køretøjer. Det skal undersøges, hvilke systemer, såsom weigh-in-motion-systemer (WIM), der er aktive i den danske vognpark, og som er omfattet af direktivet. Kontrollen og udgifter hertil er afhængige af kravene til intensiteten af overvågningen. Der vil således være implementeringsomkostninger samt administrative omkostninger for de udvalgte myndigheder, der skal varetage denne kontrol og overvågning. En nærmere vurdering og skøn for statsfinansielle konsekvenser vil skulle konsolideres yderligere inden endelig stillingtagen

Forslaget vil kunne medføre et mindre provenu fra energiafgifter og køretøjsrelaterede afgifter. Størrelsen heraf afventer en nærmere undersøgelse i Skatteministeriet.



Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser. Det skønnes umiddelbart, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser samt have en positiv effekt i form af CO₂-reduktioner. Modsat vil forslaget medføre statsfinansielle omkostninger. De samlede effekter vil blive analyseret nærmere.

Det antages, at der med forslaget må forventes at være positive konsekvenser i forhold til blandt andet udfordringerne med chaufførmangel på tværs af medlemsstaterne. Dette skyldes den generelle stigning i mængden af gods, der kan medbringes ved samme antal lastbiler. Dette vil endvidere alt andet lige sænke omkostninger ved transport til gavn for virksomheder og forbrugere.

Effektiviseringerne ved forslaget forventes at medføre færre lastbiler på vejene og dermed en bedre trafikafvikling med de positive effekter for samfundsøkonomien, som det indebærer.

Derudover forventer Kommissionen, at forslaget vil medføre en akkumuleret reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton i EU i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes generelt at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for de danske virksomheder. Med øget tilladt totalvægt samt større dimensioner og forenklet adgang til anvendelse af modulvogntog i grænseoverskridende transport, skønnes erhvervslivet blandt andet at opleve forbedrede omsætningsmuligheder, idet den enkelte lastbil under visse forhold kan transportere mere gods.

Det vurderes at 'One-Stop-Shop' vil medføre administrative besparelser for nogle danske transportvirksomheder, særligt når det omhandler særtransport på tværs af grænser indenfor EU. De administrative besparelser findes i lettere administration i forbindelse med ansøgninger af tilladelser til særtransport, hvor de nationale



vægt- og/eller dimensioner overskrides. Derudover er der administrative besparelser ved enklere adgang til information om forpligtelser i forbindelse med særtransport.

For så vidt angår forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme nationale fravigelser vil det, såfremt forslaget vedtages, kunne få negative konsekvenser for erhvervslivet. Dette gælder særligt for virksomheder, der opererer grænseoverskridende i Norden, hvor der er mangeårig tradition for at acceptere grænseoverskridende transport med køretøjer, der overholder nationale undtagelser i de respektive lande.

Derudover er der med forslaget sat en række nye krav i forhold til de administrative processer, herunder en generel harmonisering og forenkling af ansøgningsprocesserne relateret til transport af udelig last (særtransport), bl.a. gennem anvendelse af en standardiseret digital ansøgning og nem adgang til oplysninger om nationale regelsæt. Tiltag som skal lette administrative byrder, handel og mobilitet i Vejtransportsektoren, til gavn for erhvervslivet.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget ovenstående kan ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. Disse afhænger af, hvordan forslaget vil blive implementeret i de enkelte medlemsstater, da det særligt er ved transport på tværs af grænser i EU, at de administrative besparelser findes.

Der tegner sig dog et billede af, at forslaget skaber grundlag for væsentlige administrative besparelser for danske virksomheder.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF vil få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark.

De europæiske modulsystemer er blandt andet med til at sikre, at der med forslaget opnås forbedret trafiksikkerhed og beskyttelse af infrastrukturen, grundet at disse køretøjer alene anvendes på 'egnede' dele af vejnettet. Derudover har Kommissionens krav om effektiv og konsekvent håndhævelse af reglerne samt etablering af overvågningssystemer direkte positiv indvirkning på de nuværende



risici for trafiksikkerheden, i forhold til begrænsning af de køretøjer, der ulovligt overskrider de gældende maksimale vægte og dimensioner i dag.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 6. september 2023. Da den danske sprogversion blev modtaget, blev der sendt en supplerende høring den 12. september med frist den 19. september.

Transportministeriet modtog i den forbindelse høringssvar fra Rådet for Grøn Omstilling, DTL Danske Vognmænd, DI Transport, Dansk Erhverv og De Danske Bilimportører. Der henvises til Grund- og nærhedsnotatet af 10. oktober 2023, hvor høringssvarene indgår.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Medlemsstaterne har generelt taget positivt imod forslaget. En række medlemsstater har dog haft fokus på konkurrencesituation i relation til jernbanegodstransport. Derudover har flere medlemsstater udfordringer med infrastrukturen og risikoen for øget vejslid, fra eksempelvis øget drivakseltryk.

I kontekst heraf har nogle lande har ønsket at fastholde det aktuelle tilladte drivakseltryk og i stedet øge totalvægten ved anvendelse af køretøjer og vogntog med flere aksler, som er mere skånsomme for infrastrukturen.

Endvidere har nogle lande fremført ønske om fortsat at kunne håndtere transport af høje intermodale transporter såsom high-cube-containerer fx via tilladelser, så kørslen foregår på en på forhånd godkendt rute.

De nordiske lande vil arbejde for at fastholde muligheden for at tillade grænseoverskridende godstransport med andre køretøjer og vogntog end modulvogntog (EMS), der går ud over grænserne i direktivets bilag.



10. Regeringens generelle holdning

Regeringen forholder sig positivt til forslaget vision om at forbedre godstransporten på det indre marked, herunder at gøre godstransporten grønnere. Regeringen er således positivt indstillet over for initiativer, der kan styrke det indre markeds funktionsmåde, da det indre marked har en afgørende betydning for vækst og velfærd i EU.

Det er fortsat den danske position, at større køretøjer

- giver mere fleksibilitet til at afvikle godstransport for branchen
- reducerer CO₂-udledninger
- afhjælper problemer med chaufførmangel

Regeringen så dog gerne, revisionens ambitionsniveau i forhold til den grønne omstilling blev hævet fx ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

I forhold til forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser, finder regeringen det centralt at fastholde den gældende retstilstand, hvorefter transport over de nordiske grænser, der går ud over direktivets bestemmelser, forbliver mulige efter revisionen. En begrænsning af den nuværende ordning vil kræve markant flere køretøjer for at løse transportopgaverne. Dertil vil det øge CO₂-udledningen, være kontraproduktivt i forhold til at afhjælpe chaufførmangel og medføre væsentligt øgede omkostninger for transporterhvervet.

Regeringen noterer sig, at direktivet ikke umiddelbart vurderes at kollidere med de grænser i det regelsæt vedrørende vægte og dimensioner, som gælder for nationale transportere, herunder de ”11 tiltag” der er implementeret i forbindelse med indførelse af vejafgiften pr. 1. januar 2025, for så vidt angår den nationale transport.

Regeringen bakker endvidere op om Kommissionens målsætning om at styrke kontrollen og håndhævelsen af vægt- og dimensionsreglerne, herunder også de kontrol- og håndhævels tiltag, som foreslås.

Regeringen vil have fokus på, at Kommissionens beføjelser kun udvides der, hvor det giver europæisk merværdi.



Endelig noterer regeringen sig, at de tre hovedelementer, som Danmark har fokuseret på, er medtaget i forslaget. Disse hovedelementer er

- 1) bedre mulighed for grænseoverskridende kørsel med modulvogntog i EU,
- 2) længere køretøjer og vogntog drevet af nulmission eller alternative brændstoffer samt
- 3) øget vægt for fem-akslede køretøjer.

Regeringen ser frem til at analysere forslaget nærmere, herunder de statsfinansielle konsekvenser.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der blev den 10. oktober 2023 oversendt et grund- og nærhedsnotat om forslaget til Folketingets Europaudvalg.