



Strasbourg, den 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSPANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til revision 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

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

A. Behov for handling

Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?

Med direktiv 96/53/EF fastsættes den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for tunge køretøjer, der kører i EU. Ved at fastsætte disse fælles standarder havde direktivet til formål at sikre, at tunge køretøjer ikke overskrider de grænser, der kan påvirke trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen eller miljøet negativt, og at vejtransportoperatører kan konkurrere på lige vilkår på det indre marked. De efterfølgende målrettede ændringer af direktivet havde til formål at forbedre vejtransportens energieffektivitet og driftseffektivitet. Dette blev gjort ved at indføre undtagelser fra den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for køretøjer og vogntog for at tilskynde til udbredelsen af drivlinjer, der bruger alternative brændstoffer, forbedre køretøjernes aerodynamiske egenskaber og sikre interoperabilitet med andre transportformer.

Direktivet var genstand for en efterfølgende evaluering, som blev gennemført umiddelbart efter konsekvensanalysen. Konklusionen af evalueringen var, at direktivet kun delvist lykkedes med at nå sine mål. Selv om det lettede grænseoverskridende transport og fjernede visse tekniske hindringer, skabte nationale undtagelser og tvetydigheder i visse bestemmelser divergerende nationale regler og praksis og fragmenterede det indre marked, især med hensyn til anvendelsen af tungere tunge køretøjer og europæiske modulsystemer (længere og/eller tungere kombinationer af standardkøretøjsenheder). Kludetæppet af nationale regler og undtagelser sammen med bilaterale ordninger mellem nogle medlemsstater har skabt retsikkerhed med hensyn til de regler, der gælder for grænseoverskridende transport, og har gjort håndhævelsen ineffektiv og inkonsekvent. Direktivet havde en meget begrænset indvirkning på bæredygtigheden, da incitamenterne til at anvende køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, herunder nulemissionskøretøjer (f.eks. ekstra vægt for at tage højde for nulemissionsteknologier) og aerodynamiske anordninger (f.eks. ekstra længde for at tage højde for finner bagtil), forekom utilstrækkelige. Direktivet er også delvist mislykkedes med effektivt at fremme intermodal transport, primært på grund af interne og eksterne uoverensstemmelser i direktivet, herunder uoverensstemmelse med direktivet om kombineret godstransport.

Uden en indsats fra EU's side vil den inkonsekvente anvendelse og svage håndhævelse af direktivet fortsætte, og de lovgivningsmæssige begrænsninger for innovation og misforholdet med de teknologiske fremskridt vil hæmme udbredelsen af køretøjer og operationelle ordninger, der er mere effektive, bæredygtige og kompatible med andre transportformer. Når man tager den grænseoverskridende dimension af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger af kommerciel vejtransport i betragtning, har en forbedring af direktivet med henblik på at løse de konstaterede problemer en klar EU-relevans.

Hvilke resultater skal der opnås?

I overensstemmelse med den europæiske grønne pagt og målene for EU's indre marked har dette initiativ til formål at forbedre energi- og driftseffektiviteten af vejtransport og sikre varernes frie bevægelighed og fair konkurrence på det indre marked for vejtransport. Det bør gøres ved at: a) fjerne hindringer for udbredelsen af nulemissionskøretøjer og energibesparende anordninger og tilskynde til intermodal transport, b) harmonisere reglerne om største vægt og dimensioner af tunge køretøjer i grænseoverskridende transport og c) forbedre håndhævelsen af reglerne. Det reviderede direktiv vil skabe en stabil og mere hensigtsmæssig lovgivningsmæssig ramme, som vil tage hensyn til de forskellige transporttypers særlige behov, samtidig med at der sikres et højt sikkerhedsniveau, beskyttelse af infrastrukturen og behovet for en reduktion af drivhusgasemissioner og forurenende emissioner fra transportsystemet.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Evalueringen af direktivet om vægt og dimensioner bekræfter merværdien af EU's indsats med hensyn til at fastsætte EU-standarder for tunge køretøjer, der kører på EU's veje. Der er dog visse mangler i direktivet, herunder juridiske smuthuller og forældede standarder, som hæmmer en bred anvendelse af dekarboniseringsteknologier og forbedringer af driftseffektiviteten i grænseoverskridende transport. Mangel på en koordineret EU-indsats vil føre til yderligere markedsfragmentering,

konkurrenceforvridning og diskriminerende kontrolpraksis. Det kan alt sammen svække incitamenterne til at indføre nulemissionskøretøjer og energieffektive teknologier. Initiativer på nationalt, lokalt og sektorplan vil ikke være tilstrækkelige til at håndtere de problemer, der findes i hele EU, og deres underliggende årsager eller til at bidrage meningsfuldt til at nå dekarboniseringsmålene. Revisionen af direktivet vil bevare medlemsstaternes prærogativ til at udvikle løsninger, der er skræddersyet til specifikke infrastrukturer og lokale forhold.

B. Løsninger

Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor ikke?

Der er udformet tre politiske løsningsmodeller (PO-A, PO-B og PO-C) for at håndtere de problemer og bagvedliggende årsager, som blev identificeret i forbindelse med evalueringen og konsekvensanalysen. Alle løsningsmodellerne omfatter dekarboniserings-, harmoniserings- og håndhævelsesforanstaltninger for at hjælpe med at nå initiativets mål, om end med forskellige niveauer af effektivitet og virkningsfuldhed.

PO-A indeholder syv politiske foranstaltninger, der er fælles for alle tre løsningsmodeller. PO-A harmoniserer betingelserne for grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer (44-ton køretøjer og europæiske modulsystemer) mellem medlemsstater, der tillader sådanne køretøjer på deres område i overensstemmelse med nationale undtagelser. Ved at øge vægt- og længdegrænserne for at tage højde for nulemissionsteknologier sikrer løsningsmodellen, at tunge nulemissionskøretøjer ikke mister nyttelast sammenlignet med tunge køretøjer, der kører på en konventionel forbrændingsmotor, hvilket vil tilskynde til indførelse af nulemissionsteknologier. Den gør det også lettere at transportere high cube-containerne i intermodal transport. Endelig styrker den også håndhævelsen til en vis grad ved at fastsætte et minimum for antallet af kontroller pr. million køretøjskilometer, og ved at fastsætte minimumskrav for de medlemsstater, der er villige til at gennemføre intelligente adgangspolitikker for at sikre harmoniseringen og interoperabiliteten mellem disse ordninger i hele EU.

PO-B går videre med hensyn til at støtte omstillingen til flåder af tunge nulemissionskøretøjer gennem økonomiske incitamenters såsom at muliggøre yderligere lastkapacitet for tunge køretøjer med nulemissionsdrivlinjer eller tunge køretøjer i intermodal transport uden container. Med denne løsningsmodel indføres den måldato, efter hvilken tungere tunge køretøjer (44 ton), der under PO-A kan anvendes til grænseoverskridende transport, skal være nulemissionskøretøjer, men kan køre i hele EU. PO-B harmoniserer godkendelseskravene og de administrative procedurer for grænseoverskridende transport med visse længere/tungere køretøjer (f.eks. transport af udelelig last) og indfører obligatorisk vægtningskontroludstyr (dvs. weigh-in-motion-systemer), der skal installeres i vejinfrastrukturen med henblik på en mere effektiv håndhævelse.

PO-C sigter mod den højeste grad af harmonisering, dekarbonisering og håndhævelse, men kommer med stærkere lovgivningsmæssige tiltag på EU-plan end de to andre muligheder. Den udvider det operationelle område for europæiske modulsystemer til hele EU's område, som skal være emissionsfrit og/eller involveret i intermodal transport, samtidig med at der indføres højere sikkerhedsstandarder for køretøjer og strengere krav til førernes kvalifikationer. Denne løsningsmodel medfører de højeste omkostninger til vedligeholdelse af infrastrukturen for medlemsstaternes myndigheder og medfører yderligere overholdelsesomkostninger for operatører, der anvender modulsystemer.

På baggrund af sammenligningen af løsningsmodellerne med hensyn til virkningsfuldhed, effektivitet, sammenhæng, nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet **er PO-B den foretrukne løsning**. Den giver mulighed for en god balance mellem at nå de ønskede mål effektivt, samtidig med at det sikres, at de foranstaltninger, der foreslås under denne løsningsmodel, ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at løse de konstaterede problemer effektivt.

Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?

Interessenterne støttede bredt de foranstaltninger, der er fælles for alle politiske løsningsmodeller,

hvilket omfatter en forøgelse af største vægt og dimensioner af tunge køretøjer for at kompensere for vægten og størrelsen af nulemissionsteknologier og tilladelse til grænseoverskridende transport med tungere/længere køretøjer mellem nabomedlemsstater, der tillader de samme standarder. Myndighederne og repræsentanterne for industrien betragtede disse foranstaltninger samt harmonisering af den lastede længde for køretøjstransporter og fastsættelse af et minimumsniveau for kontrol af tunge køretøjers vægt som de vigtigste foranstaltninger med henblik på dekarbonisering, harmonisering og håndhævelse. Der var dog et par medlemsstater og interessenter inden for jernbanetransport/intermodal transport, som udviste en vis modstand mod at tillade grænseoverskridende langdistancetransport med tungere/længere tunge køretøjer (som i høj grad støttes af PO-C) på grund af betænkeligheder med hensyn til indvirkningen på vejinfrastrukturen og det mulige modale tilbageskift fra jernbane til vej. Interessenterne hilste især yderligere grønne incitament i PO-B velkommen, f.eks. tilladelse til en maksimal ekstra vægt på 4 ton uanset vægten af nulemissionsteknologien og betragtning af påhængsvogne og sættevogne som intermodale transportenheder. Harmonisering og forenkling af de administrative procedurer i forbindelse med tilladelser til unormal transport (i PO-B) fik også stor opbakning fra interessenterne.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

PO-B forventes at medføre besparelser for tilpasningsomkostningerne (i forbindelse med vedligeholdelse af vejinfrastrukturen) for **de nationale offentlige myndigheder**, som anslås til 3 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Omkostningsbesparelserne skyldes faldet i antallet af ture i forhold til referencescenariet (på grund af den øgede nyttelast), skiftet fra ren vejtransport til intermodal transport og reduktionen af hyppigheden og alvoren af praksis med overbelastning. Desuden anslås de administrative omkostningsbesparelser for de nationale offentlige myndigheder til 22,8 mia. EUR. De drives af gennemførelsen af ordningerne med et enkelt kontaktpunkt på nationalt plan, hvilket giver omkostningsbesparelser i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om tilladelser og reduktionen i antallet af manuelle kontroller/vejkontroller, som muliggøres af weigh-in-motion-systemerne. De samlede omkostningsbesparelser for de nationale offentlige myndigheder anslås til 25,8 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Vejtransportoperatørerne ville få gavn af besparelserne for tilpasningsomkostningerne anslået til 42,8 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. De er knyttet til reduktionen af driftsomkostningerne og den kortere tid, der er nødvendig for at samarbejde med de offentlige myndigheder i forbindelse med manuel kontrol/vejkontroller af vægt. Reduktionen af driftsomkostningerne skyldes stigningen i den gennemsnitlige nyttelast og reduktionen af antallet af ture (på grund af den ekstra længde og vægt for at tage højde for nulemissionsteknologier, harmoniseringen af den maksimalt tilladte vægt af 5- og 6-akslede tunge køretøjer inden for grænseoverskridende transport, tilladelse til grænseoverskridende transport på 44 ton og europæiske modulsystemer mellem "tilladende" medlemsstater og harmonisering af den lastede længde for køretøjstransporter) og skiftet fra ren vejtransport til intermodal transport (som følge af tilpasningen af definitionen af intermodal transport med direktivet om kombineret transport). Desuden drager vejtransportoperatører fordel af afskaffelsen af tilladelser til anvendelse af højere lastbiler til transport af high cube-containere i intermodal transport (3,2 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet) og af den kortere tid, der er nødvendig for at forberede og indgive anmodninger om udstedelse af særlige tilladelser til transport af udelelig last (1,2 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet), som muliggøres af anvendelsen af principperne om et centralt kontaktpunkt på nationalt plan og digitaliseringen af dokumenter. De samlede omkostningsbesparelser for vejtransportoperatørerne anslås til 47,3 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

PO-B forventes at medføre eksterne omkostningsbesparelser for CO₂-emissioner (anslået til 3,5 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet), for luftforurenende

emissioner (2,1 mia. EUR) og for støjemissioner (0,7 mia. EUR). Besparelserne muliggøres af den øgede brug af tunge nulemissionskøretøjer, skiftet til intermodal transport og faldet i antallet af ture (på grund af den øgede nyttelast). PO-B forventes også at medføre en reduktion af de eksterne omkostninger ved dødsfald på omkring 0,9 mia. EUR, hvilket muliggøres af skiftet til intermodal transport og faldet i antallet af ture.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

PO-B forventes at medføre anslåede tilpasningsomkostninger for **de nationale offentlige myndigheder** på 4,3 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. De omfatter vedligeholdelse af vejinfrastrukturen på grund af den ekstra tilladte vægt for nulemissionskøretøjer, ajourføring af fortegnelsen over broer og tunneller, gennemførelse af princippet om et centralt kontaktpunkt på nationalt plan og indførelse af weigh-in-motion-systemer for hver 300 km i TEN-T-nettet. Desuden vil de nationale offentlige myndigheder stå over for administrative omkostninger på 16,4 mio. EUR til vedligeholdelse og forvaltning af ordningerne for de centrale kontaktpunkter på nationalt plan. De samlede omkostninger for de nationale offentlige myndigheder anslås til 4,4 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. I alt, når omkostninger og omkostningsbesparelser tages i betragtning, medfører PO-B **besparelser på nettoomkostninger for de nationale offentlige myndigheder** på 21,5 mia. EUR.

For **vejtransportoperatørerne** forventes PO-B at føre til anslåede tilpasningsomkostninger på 2,1 mia. EUR som følge af reduktionen af overbelastningspraksis. De operatører, der tidligere kørte med overbelastede lastbiler, vil nu skulle overholde vægtgrænserne, og der vil skulle bruges flere køretøjkilometer for at transportere den samme mængde gods. Dette vil påvirke transportvirksomheder, der opererede i modstrid med reglerne. **Besparelserne på nettoomkostningerne for vejtransportoperatørerne** under PO-B anslås til 45,1 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?

Den foretrukne løsningsmodel forventes at have en positiv indvirkning på SMV'ernes konkurrenceevne, og de udgør langt størstedelen af den kommercielle vejtransportsektor (99 % af vejtransportoperatørerne er SMV'er). Det er især SMV'er, der deltager i grænseoverskridende og intermodal transport, der vil drage fordel af foranstaltningerne, som bidrager til at forbedre drifts- og energieffektiviteten, og som letter overgangen til nulemissionsaktiviteter. **Besparelserne på nettoomkostningerne for vejtransportoperatørerne** anslås til 45,1 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

De samlede omkostninger for de nationale offentlige myndigheder anslås til 4,3 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Den største del af omkostningerne til den foretrukne løsningsmodel (ca. 96 % af de samlede omkostninger) for medlemsstaternes forvaltninger udgøres af tilpasningsomkostninger i forbindelse med vedligeholdelse af infrastrukturen. Når både omkostninger og omkostningsbesparelser tages i betragtning, forventes PO-B dog at medføre **besparelser på nettoomkostninger for de nationale offentlige myndigheder** på 21,5 mia. EUR.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Initiativet kan også bidrage til at afhjælpe det akutte problem med mangel på erhvervsførere, især til langdistancekørsel. Kørsel med tungere/længere køretøjer, som gør det muligt at transportere den samme mængde gods med færre køretøjsture, mere effektive vejkontroller og hurtigere administrative procedurer for unormal transport vil bidrage til at optimere udnyttelsen af førernes arbejdstid og brugen af køretøjerne. Desuden kan udbredelsen af nulemissionskøretøjer, der er udstyret med de seneste sikkerhedsstandarder og forbedret komfort i kabinerne, forbedre den generelle opfattelse af erhvervet og tiltrække unge og kvinder til at arbejde i sektoren.

Proportionalitetsprincippet

Den foretrukne løsningsmodel vurderes at være den mest proportionale i forhold til, hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede politiske mål.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Der er i øjeblikket ingen planer om at tage foranstaltningen op til fornyet overvejelse.