



Brüssel, den 7. Juni 2024
(OR. en)

10214/24

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Komm.dok.:	ST 11722/23 + ADD 1
Betr.:	Vorbereitung der Tagung des Rates (<u>Verkehr</u> , Telekommunikation und Energie) am 18. Juni 2024 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden <u>Verkehr</u> in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden <u>Verkehr</u> – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 13. Juli 2023 im Rahmen des Pakets „Ökologisierung des Verkehrs“ den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (im Folgenden „Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge“) vorgelegt.

2. Die Kommission stellte das Paket „Ökologisierung des Verkehrs“ in zwei Teilen vor. Der erste Teil wurde am 13. Juli 2023 vorgeschlagen und besteht aus dem eingangs genannten Vorschlag zusammen mit einem Vorschlag für eine Verordnung über einen harmonisierten Rahmen für Treibhausgasemissionen aus Güter- und Personenverkehrsdiensten („CountEmissions EU“-Initiative) und dem Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.

Der zweite Teil des Pakets wurde am 7. November 2023 vorgeschlagen und besteht aus dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie des Rates über einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung über die Berechnung der Einsparungen bei den externen Kosten und die Generierung aggregierter Daten (Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr).

3. Mit dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge werden drei Ziele verfolgt: a) den freien und effizienten Warenverkehr und einen fairen Wettbewerb besser gewährleisten, b) dem Sektor ausreichende Anreize bieten, um Investitionen in emissionsfreie Technologien zu fördern, und c) eine effizientere und kohärentere Durchsetzung der neuen und der bestehenden Vorschriften sicherstellen.

II. BERATUNGEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

4. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Frau Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) als Berichterstatlerin benannt. Das Europäische Parlament hat seine Bericht auf seiner Plenartagung vom 12. März 2024 angenommen.
5. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme auf seiner 582. Plenartagung vom 26. Oktober 2023 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat auf seiner 159. Plenartagung vom 31. Januar 2024 seine Stellungnahme angenommen.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

6. Die Gruppe „Landverkehr“ hat ihre Arbeit am 24. Juli 2023 mit einer allgemeinen Vorstellung des Vorschlags und der Prüfung der Folgenabschätzung aufgenommen. In ihren Sitzungen vom 4. und 19. September, 6., 16. und 23. Oktober und 13. November hat die Gruppe den Vorschlag geprüft. Der spanische Vorsitz hat dem Rat am 4. Dezember 2023 einen Fortschrittsbericht (Dokument 15668/23) vorgelegt.

7. Unter belgischem Vorsitz hat die Gruppe die Prüfung der Kompromissänderungsanträge des Vorsitzes am 23. April, 7. und 21. Mai und 7. Juni 2024 fortgesetzt.

IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS

8. Während des belgischen Vorsitzes konzentrierte sich die Arbeit darauf, eine Lösung für die Zulassung schwererer Fahrzeuge auf den europäischen Straßen zu finden, da eine Reihe von Mitgliedstaaten befürchtet, dass dies negative Auswirkungen auf ihre Straßeninfrastruktur haben und die Sicherheit gefährden könnte. Dies gilt insbesondere für Mitgliedstaaten mit hohem Transitverkehr. Um diese Auswirkungen zu begrenzen, hat der Vorsitz vorgeschlagen, als zusätzliche Bedingung für fünf- und sechssachsige Fahrzeuge eine Formel zur Begrenzung der Auswirkungen auf die Infrastruktur in den Anhang aufzunehmen, um einen ausreichenden Abstand zwischen den verschiedenen Achsen zu gewährleisten; gleichzeitig haben andere Mitgliedstaaten ebenfalls vorgeschlagen, die Anzahl der Achsen der Fahrzeuge zu erhöhen. Insgesamt betrachteten mehrere Mitgliedstaaten die vorgeschlagene Formel als mögliche Lösung dieses Problems. Auch ein Höchstgewicht von 46 Tonnen für alle Fahrzeuge, wie in der geltenden Richtlinie, wurde in dieser Hinsicht von vielen Mitgliedstaaten begrüßt.
9. Es wurden verschiedene Optionen vorgestellt, um eine Lösung zu finden, mit der es emissionsfreien Fahrzeugen ermöglicht wird, das zusätzliche Gewicht der emissionsfreien Technologie auszugleichen. Für mehrere Mitgliedstaaten ist es problematisch, eine höhere Belastung der Antriebsachse (über 11,5 t) zuzulassen, die für einige Fahrzeugkonfigurationen erforderlich wäre, um ein zusätzliches Gewicht von vier Tonnen zu bewältigen. Ein Kompromissvorschlag, wonach 12 Tonnen auf der Antriebsachse nur für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge gewährt würden, fand eine gewisse Unterstützung, die Mehrheit der Mitgliedstaaten bestand jedoch auf einer Begrenzung auf 11,5 Tonnen. Für einige Mitgliedstaaten ist es auch überaus problematisch, mehr als zwei zusätzliche Tonnen für emissionsfreie Fahrzeuge zuzulassen.

10. Die andere wichtige noch offene Frage betrifft die Mitgliedstaaten, die den Verkehr von Fahrzeugkombinationen mit mehr als 40 Tonnen im innerstaatlichen Verkehr zulassen, und wie diese schwereren Fahrzeugkombinationen im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen werden könnten. Der Vorschlag, spezifische technische oder den Betrieb betreffende Anforderungen zuzulassen, erscheint vielversprechend, erfordert jedoch mehr Arbeit. Es wurden weitere Lösungen angestrebt, indem der Anwendungsbereich auf EURO-VI-Fahrzeuge beschränkt und ein Mehrgewicht für emissionsfreie Technologien zugelassen wird, um Anreize für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge im internationalen Verkehr zu schaffen. Darüber hinaus wurde auch die Lösung im Wege einer Schutzklausel erörtert. Dies würde eine Genehmigung durch die Kommission erfordern und auf den von einem Mitgliedstaat vorgelegten Nachweisen beruhen. Diese Idee wurde in den Text aufgenommen, um den Bedenken mehrerer Delegationen hinsichtlich des Risikos einer Rückverlagerung auf den Straßenverkehr Rechnung zu tragen. Einige Mitgliedstaaten stellen ferner in Frage, warum die Zulässigkeit von Mehrgewicht ab 2035 auf emissionsfreie Fahrzeuge beschränkt werden sollte.
11. Die Arbeitsgruppe begann mit der Prüfung eines positiven Netzes von TEN-V-Straßen in Artikel 7, in dem schwerere Fahrzeuge fahren dürfen. Es sind weitere Arbeiten erforderlich, um zu prüfen, ob diese Lösung nützlich sein könnte. Die Mitgliedstaaten müssten sich ein besseres Bild von den Bedingungen für ein solches Netz machen.

V. FAZIT

12. Der AStV und der Rat werden daher ersucht, den Fortschrittsbericht bezüglich der Beratungen über den Vorschlag für eine Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge zur Kenntnis zu nehmen.