

Брюксел, 23 май 2025 г.
(OR. en)

9156/25

Междуетноститутитионално досие:
2023/0265 (COD)

TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Относно:	Директива за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери и максимално допустимите маси на някои пътни превозни средства — Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 13 юли 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от Пакета от мерки за екологизиране на транспорта.
2. Предложението за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик, наричана по-нататък „Директива относно масите и размерите на някои пътни превозни средства“, има три цели: а) по-добро гарантиране на свободното и ефикасно движение на стоки и лоялна конкуренция, б) осигуряване на достатъчно стимули за сектора за насърчаване на инвестициите в технологии с нулеви емисии и в) гарантиране на по-ефикасно и последователно прилагане на новите и съществуващите правила.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

3. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик — г-жа Rosa SERRANO SIERRA (S&D, Испания). Европейският парламент прие доклада си на пленарната си сесия от 12 март 2024 г.
4. Европейският икономически и социален комитет прие становището си на 582-рата си пленарна сесия от 26 октомври 2023 г. Комитетът на регионите прие становището си на 159-ата си пленарна сесия от 31 януари 2024 г.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

5. Работна група „Сухопътен транспорт“ започна работата си на 24 юли 2023 г. с общо представяне на предложението и разглеждане на оценката на въздействието. Работната група разгледа предложението на 4 и 19 септември, на 6, 16 и 23 октомври и на 13 ноември. На 4 декември 2023 г. испанското председателство представи на Съвета доклад за напредъка (15668/23). По време на белгийското председателство работната група продължи разглеждането на компромисните текстове на председателството на 23 април, 7 май, 21 май и 7 юни 2024 г. На 18 юни 2024 г. белгийското председателство представи на Съвета втори доклад за напредъка (10214/24). Предложението не беше обсъдено по време на унгарското председателство.
6. По време на полското председателство работната група продължи разглеждането на компромисните текстове на председателството на 13 и 21 май 2025 г.

IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС

7. Полското председателство установи две основни предизвикателства. Първото предизвикателство е как да се гарантира движението на по-тежкотоварни превозни средства, т.е. превозни средства на алтернативно гориво или превозни средства с нулеви емисии, особено в онези държави членки, в които все още има нужда от работа за подобряване на състоянието на пътната мрежа. За тази цел председателството продължи работата по концепцията за положителна мрежа. Такава мрежа би позволила на държавите членки, ако желаят, да ограничат движението на най-тежките превозни средства до ограничен брой пътища. Тази мрежа ще се разшири с течение на времето, за да обхване цялата пътна мрежа TEN-T до 2045 г. Основното предизвикателство беше да се установят ясни правила, които да позволят прилагането на тази мрежа, особено в контекста на предвидените стъпки за постепенно увеличаване на нейния обхват. Ще бъде необходима повече работа, за да се планира система, която от една страна би позволила по-лесно прилагане, като същевременно се вземат мерки за решаване на проблема с претоварването на превозните средства и защитата на състоянието на инфраструктурата, а от друга страна не би наложила прекомерна тежест на автомобилните превозвачи. Второто предизвикателство е свързано с движението на 44-тонни превозни средства, оборудвани с двигател с вътрешно горене, работещ с изкопаеми горива, при интермодални и международни транспортни операции. Въпреки че в предложението се предвижда постепенно премахване на този вид транспорт, постепенното му премахване беше сметнато за недостатъчно от няколко държави членки. Председателството продължи да работи по концепцията за разрешение на Комисията, което да позволява на държави членки да спират движението на този вид превозни средства въз основа на доказателства за отрицателното въздействие и да е съчетано с осигуряване на предпазни мерки, гарантиращи равно третиране и еднакви условия на конкуренция. Условията за такава предпазна клауза обаче все още не са разработени до равнището, което би могло да намери достатъчна подкрепа в Съвета. Ще бъде необходима повече работа за доразвиването на концепцията за предпазна клауза.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

8. Във връзка с посоченото по-горе Корепер и Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика) се приканват да вземат под внимание настоящия доклад за напредъка на заседанията си съответно на 28 май и 5 юни 2025 г.