



Brüsszel, 2025. május 23.
(OR. en)

9156/25

Intézményközi referenciaszám:
2023/0265 (COD)

TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Tárgy:	Irányelv az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méreteinek, valamint megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról – Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. július 13-án, a „Környezetbarátabb közlekedés” kezdeményezéscsomag keretében benyújtotta a fent említett javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv (a továbbiakban: az egyes közúti járművek össztömegéről és méreteiről szóló irányelv) módosításáról szóló javaslatnak három célkitűzése van: a) az áruk szabad és hatékony mozgásának, továbbá a tisztességes versenynek a fokozott biztosítása; b) elegendő ösztönző biztosítása az ágazat számára a kibocsátásmentes technológiákba történő beruházások bátorítására; valamint c) az új és a hatályos szabályok hatékonyabb és következetesebb végrehajtásának biztosítása.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

3. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki illetékes bizottságnak, Rosa SERRANO SIERRA-t (S&D, ES) pedig a javaslat előadójának. Az Európai Parlament a 2024. március 12-i plenáris ülésén fogadta el a jelentését.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2023. október 26-i, 582. plenáris ülésén fogadta el véleményét. A Régiók Bizottsága a 2024. január 31-i, 159. plenáris ülésén fogadta el véleményét.

III. A TANÁCSBAN ÉS A TANÁCS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEIBEN VÉGZETT MUNKA

5. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2023. július 24-én kezdte meg munkáját a javaslat általános ismertetésének meghallgatásával és a hatásvizsgálat tanulmányozásával. A munkacsoport szeptember 4-én és 19-én, október 6-án, 16-án és 23-án, valamint november 13-án vizsgálta a javaslatot. A spanyol elnökség 2023. december 4-én jelentést terjesztett a Tanács elé az elért eredményekről (15668/23). A munkacsoport a belga elnökség alatt 2024. április 23-án, május 7-én, május 21-én és június 7-én folytatta az elnökségi kompromisszumok vizsgálatát. A belga elnökség 2024. június 18-án újabb jelentést terjesztett a Tanács elé az elért eredményekről (10214/24). A magyar elnökség alatt nem került sor a javaslat megvitatására.
6. A munkacsoport a lengyel elnökség alatt 2025. május 13-án és 21-én folytatta az elnökségi kompromisszumok vizsgálatát.

IV. A KOMPROMISSZUM KIALAKÍTÁSA ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK

7. A lengyel elnökség két fő kihívást azonosított. Először is azt, hogyan lehet biztosítani a nehezebb nehézgépjárművek, azaz az alternatív üzemanyaggal működő vagy kibocsátásmentes járművek közlekedését, különösen azokban a tagállamokban, ahol még dolgozni kell az úthálózat állapotának korszerűsítésén. E célból folytatta a pozitív hálózat koncepciójával kapcsolatos munkát. Egy ilyen hálózat kialakítása lehetővé tenné, hogy a tagállamok – ha úgy kívánják – korlátozzák azoknak a közutaknak a számát, amelyeken a legnehezebb járművek közlekedhetnek. Ez a hálózat az idők során bővülne, és 2045-ig a teljes TEN-T közúthálózatot lefedné. A fő kihívást e tekintetben a hálózat kialakításához szükséges egyértelmű szabályok lefektetése jelenti, különösen a hálózati lefedettség fokozatos növelésére irányuló tervezett lépésekkel összefüggésben. További munkára lesz szükség ahhoz, hogy olyan rendszer jöhessen létre, amely egyrészt megkönnyítené a hálózat kialakítását – és ezzel egyidejűleg kezelné a járműtúlterhelés problémáját és védené az infrastruktúra állapotát –, másrészt pedig nem róna túl nagy terhet a közúti fuvarozókra. A második kihívás a fosszilis üzemanyaggal működő, belső égésű motorral felszerelt 44 tonnás járművek intermodális és nemzetközi szállítási műveletekben való közlekedésével kapcsolatos. Noha a javaslat előíranyozza az ilyen típusú közlekedés fokozatos kivezetését, a fokozatos kivezetést több tagállam sem tartotta elégségesnek. Az elnökség folytatta a munkát azzal a koncepcióval kapcsolatban, amelynek értelmében a Bizottság felhatalmazást kapna arra, hogy lehetővé tegye a tagállamoknak, hogy a negatív hatásra vonatkozó bizonyíték alapján beszüntessék ezeknek a járműtípusoknak a közlekedését, ezzel egyidejűleg egyenlő bánásmódot és egyenlő versenyfeltételeket biztosító garanciákat nyújtva. Egy ilyen védzáradék kialakításának módozatai azonban mindeddig nem kerültek kidolgozásra olyan mértékben, hogy elegendő támogatást kaphassanak a Tanácsban. További munkára lesz szükség a védzáradék koncepciójának továbbfejlesztéséhez.

V. KONKLÚZIÓ

8. A fentiekre figyelemmel felkérjük a Corepert és a Tanácsot (Közlekedés, Távközlés és Energia), hogy a 2025. május 28-i, illetve június 5-i ülésén nyugtázza ezt az elért eredményekről szóló jelentést.