

Брюксел, 7 юни 2024 г.
(OR. en)

10214/24

Междуетноститутуционално досие:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	ST 11722/23 + ADD 1
Относно:	Подготовка за заседанието на Съвета (<u>Транспорт</u>, телекомуникации и енергетика) на 18 юни 2024 г. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета 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 – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Комисията представи 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“, на Европейския парламент и на Съвета на 13 юли 2023 г. като част от пакета от мерки за екологизиране на транспорта.

2. Комисията представи Пакета от мерки за екологизиране на транспорта в две части. Първата част беше предложена на 13 юли 2023 г. и се състои от въпросното предложение, заедно с предложение за регламент за хармонизирана рамка за емисиите на парникови газове от товарните и пътническите транспортни услуги (инициатива CountEmissions EU) и предложение за регламент относно използването на железопътния капацитет в единното европейско железопътно пространство. Втората част от пакета беше предложена на 7 ноември 2023 г. и се състои от предложението за изменение на Директивата на Съвета по отношение на рамка за подкрепа на интермодалния транспорт на стоки и на Регламента по отношение на изчисляването на икономии на външни разходи и генерирането на обобщени данни (Директива относно комбинирания транспорт).
3. Предложението за изменение на Директивата 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

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

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

6. 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).

7. 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.

IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС

8. По време на белгийското председателство работата беше съсредоточена върху намирането на решение за допускане на по-тежки превозни средства по европейските пътища, тъй като редица държави членки са обезпокоени, че това може да има отрицателно въздействие върху тяхната пътна инфраструктура и да застраши безопасността. Такъв е по-специално случаят с държавите членки, които имат голям транзитен трафик. За да се ограничи това въздействие, председателството предложи в приложението да се добави формула за смекчаване на въздействието върху инфраструктурата, за да се гарантира достатъчно разстояние между различните оси, като допълнително условие за превозни средства с пет и шест оси, докато други държави членки също предложиха да се добавят допълнителни оси към превозното средство. Като цяло няколко държави членки считат предложената формула за възможен начин за справяне с този проблем. Също така много държави членки приветстваха в това отношение максимално тегло от 46 тона за всички превозни средства, както в настоящата директива.
9. Бяха представени различни варианти за намиране на решение, което да позволи на превозните средства с нулеви емисии да компенсират допълнителната тежест на технологията с нулеви емисии. Няколко държави членки имат проблеми с разрешаването на по-голямо натоварване на задвижващата ос (над 11,5 тона), което би било необходимо за някои конфигурации на превозните средства, за да се управлява допълнителна маса от четири тона. Компромисно предложение, при което 12 тона на задвижващия мост се предоставя само за електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, получи известна подкрепа, но повечето държави членки настояха за ограничение до 11,5 тона. За някои държави членки също така е много трудно да разрешат повече от два допълнителни тона за превозни средства с нулеви емисии.

10. Другият основен нерешен въпрос е свързан с държавите членки, които разрешават движението на комбинации от превозни средства, по-големи от 40 тона, в националния транспорт и как тези по-тежки комбинации от превозни средства могат да се движат в международен трафик. Предложението за разрешаване на специфични технически или оперативни изисквания изглежда обещаващо, но изисква повече работа. Бяха потърсени допълнителни решения чрез ограничаване на обхвата до превозни средства EURO VI и чрез разрешаване на допълнителна маса за технологии с нулеви емисии, за да се стимулира навлизането на превозни средства с нулеви емисии в международния трафик. Освен това беше обсъдено и решението за предпазна клауза. Това ще изисква разрешение от Комисията и ще се основава на доказателства, предоставени от държава членка. Тази идея беше въведена в текста, за да се отговори на опасенията на няколко делегации във връзка с риска от обратен преход към други видове транспорт. Някои държави членки също така поставят под въпрос защо от 2035 г. нататък надбавката за допълнителна маса следва да се прилага само за превозни средства с нулеви емисии.
11. Работната група започна да разглежда положителна мрежа от пътища на TEN-T в член 7, където може да се разреши шофиране на по-тежки превозни средства. За да се види дали този вариант би могъл да помогне, е необходима повече работа. Държавите членки ще трябва да получат по-добра представа за условията за такава мрежа.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

12. Във връзка с посоченото по-горе Корепер и Съветът се приканват да вземат под внимание настоящия доклад за напредъка в работата по предложеното преразглеждане на Директивата относно масите и размерите на някои пътни превозни средства.
-