

Brusel 7. června 2024
(OR. en)

10214/24

Interinstitucionální spis:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. dok. Komise:	ST 11722/23 + ADD 1
Předmět:	Příprava zasedání Rady pro <u>dopravu</u>, telekomunikace a energetiku konajícího se dne 18. června 2024 Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz – zpráva o pokroku

I. ÚVOD

1. Dne 13. července 2023 předložila Komise Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, dále jen „směrnice o hmotnostech a rozměrech určitých silničních vozidel“, jako součást balíčku opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí.

2. Komise předložila balíček opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí ve dvou částech. První část byla navržena dne 13. července 2023 a sestává z předmětného návrhu spolu s návrhem nařízení o harmonizovaném rámci pro emise skleníkových plynů ze služeb přepravy zboží a osob (iniciativa CountEmissions EU) a návrhem nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru.

Druhá část balíčku byla navržena dne 7. listopadu 2023 a sestává z návrhu, kterým se mění směrnice Rady, pokud jde o rámec podpory pro intermodální přepravu zboží, a nařízení, pokud jde o výpočet úspor vnějších nákladů a vytváření souhrnných údajů (směrnice o kombinované dopravě).

3. Návrh na změnu směrnice o hmotnostech a rozměrech některých silničních vozidel má tři cíle: a) lépe zajistit volný a účinný pohyb zboží a spravedlivou hospodářskou soutěž, b) poskytnout odvětví dostatečné pobídky, které by podpořily investice do technologií s nulovými emisemi, a c) zajistit účinnější a důslednější prosazování nových a stávajících pravidel.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

4. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a jako zpravodajku paní Isabelu GARCIU MUÑOZOVOU (S&D, ES). Evropský parlament přijal zprávu na plenárním zasedání dne 12. března 2024.
5. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko na 582. plenárním zasedání dne 26. října 2023. Výbor regionů přijal stanovisko na 159. plenárním zasedání dne 31. ledna 2024.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

6. Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila svou činnost dne 24. července 2023 obecnou prezentací návrhu a projednáním posouzení dopadů. Ve dnech 4. a 19. září, 6., 16. a 23. října a 13. listopadu pracovní skupina návrh posoudila. Dne 4. prosince 2023 předložilo španělské předsednictví Radě zprávu o pokroku (dokument 15668/23).

7. Během belgického předsednictví pokračovala pracovní skupina v projednávání kompromisních znění předsednictví na svých zasedáních ve dnech 23. dubna, 7. května, 21. května a 7. června 2024.

IV. PRÁCE NA KOMPROMISNÍM ZNĚNÍ

8. Během belgického předsednictví se práce zaměřila na nalezení řešení, které by umožnilo používání těžších vozidel na evropských silnicích, neboť řada členských států se obává, že by to mohlo mít negativní dopad na jejich silniční infrastrukturu a mohlo by to ohrozit bezpečnost. To platí zejména pro členské státy s velkým objemem tranzitní dopravy. V zájmu omezení tohoto dopadu navrhlo předsednictví doplnit do přílohy vzorec pro zmírnění dopadů na infrastrukturu s cílem zajistit dostatečnou vzdálenost mezi jednotlivými nápravami jako dodatečnou podmínku pro vozidla s pěti a šesti nápravami, zatímco jiné členské státy rovněž navrhly přidat k vozidlu další nápravy. Celkově několik členských států považovalo navrhovaný vzorec za možný způsob, jak tuto otázku řešit. Mnoho členských států v tomto ohledu rovněž uvítalo maximální hmotnost 46 tun pro všechna vozidla, jako je tomu ve stávající směrnici.
9. Byly předloženy různé možnosti, jak nalézt řešení, které by umožnilo vozidlům s nulovými emisemi kompenzovat dodatečnou hmotnost technologie s nulovými emisemi. Několik členských států má problémy s povolením většího zatížení na hnací nápravě (nad 11,5 tuny), což by bylo nutné pro některé konfigurace vozidel, aby bylo možné řídit dodatečnou hmotnost čtyř tun. Kompromisní návrh, podle něhož je 12 tun na hnací nápravě povoleno pouze pro bateriová elektrická vozidla, získal určitou podporu, ale většina členských států trvala na omezení na 11,5 tuny. Pro některé členské státy je rovněž velmi obtížné povolit více než dvě tuny navíc pro vozidla s nulovými emisemi.

10. Další hlavní nevyřešená otázka se týká členských států, které umožňují provoz souprav vozidel těžších než 40 tun ve vnitrostátní dopravě a jak by tyto těžší soupravy vozidel mohly být provozovány v mezinárodní dopravě. Návrh na povolení zvláštních technických nebo provozních požadavků vypadá slibně, ale vyžaduje další práci. Další řešení byla hledána omezením oblasti působnosti na vozidla třídy EURO VI a povolením dodatečné hmotnosti pro technologie s nulovými emisemi, aby se podpořilo zavádění vozidel s nulovými emisemi v mezinárodní dopravě. Kromě toho se diskutovalo také o řešení ochranné doložky. To by vyžadovalo povolení Komise a bylo by založeno na důkazech poskytnutých členským státem. Tato myšlenka byla do znění vložena s cílem reagovat na obavy několika delegací ohledně rizika změny druhu dopravy opačným směrem. Některé členské státy si rovněž kladou otázku, proč by se od roku 2035 dodatečná povolená hmotnost měla vztahovat pouze na vozidla s nulovými emisemi.
11. Pracovní skupina se začala zabývat pozitivní sítí silnic TEN-T v článku 7, kde by mohlo být řízení těžších vozidel povoleno. Zjistit, zda by tato možnost mohla pomoci, vyžaduje více práce. Členské státy by potřebovaly získat lepší představu o podmínkách pro takovou síť.

V. ZÁVĚR

12. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Coreper a Rada vyzývají, aby vzaly tuto zprávu o pokroku v práci na navrhované revizi směrnice o hmotnostech a rozměrech některých silničních vozidel na vědomí.
-