



Βρυξέλλες, 7 Ιουνίου 2024
(OR. en)

10214/24

Διοργανικός φάκελος:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 11722/23 + ADD 1

Θέμα: Προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 18ης Ιουνίου 2024
Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές
– Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 13 Ιουλίου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (στο εξής: οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων), στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για πιο οικολογικές μεταφορές.

2. Η Επιτροπή παρουσίασε τη δέσμη μέτρων για πιο οικολογικές μεταφορές σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος προτάθηκε στις 13 Ιουλίου 2023 και αποτελείται από την εν θέματι πρόταση, από κοινού με πρόταση κανονισμού για εναρμονισμένο πλαίσιο όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών (πρωτοβουλία CountEmissionsEU) και πρόταση κανονισμού για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.

Το δεύτερο μέρος της δέσμης προτάθηκε στις 7 Νοεμβρίου 2023 και αποτελείται από την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας του Συμβουλίου όσον αφορά το πλαίσιο στήριξης για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές και του κανονισμού όσον αφορά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων (οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές).

3. Τρεις είναι οι στόχοι της τροποποίησης της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων: α) να διασφαλιστούν καλύτερα η ελεύθερη και αποδοτική κυκλοφορία των εμπορευμάτων και ο θεμιτός ανταγωνισμός, β) να παρασχεθούν επαρκή κίνητρα στον κλάδο ώστε να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και γ) να εξασφαλιστεί αποδοτικότερη και συνεπέστερη επιβολή των νέων και των υφιστάμενων κανόνων.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε αρμόδια για την πρόταση αυτή την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) και εισηγήτρια την κα Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ΙΣ). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την έκθεσή του κατά τη συνεδρίαση της ολομέλειάς του στις 12 Μαρτίου 2024.
5. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε κατά την 582η σύνοδο της ολομέλειας στις 26 Οκτωβρίου 2023. Η Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε κατά την 159η σύνοδο της ολομέλειάς της στις 31 Ιανουαρίου 2024.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΣΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΑ

6. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» άρχισε τις εργασίες της στις 24 Ιουλίου 2023 με γενική παρουσίαση της πρότασης και την εξέταση της εκτίμησης επιπτώσεων. Η Ομάδα εξέτασε την πρόταση στις 4 και 19 Σεπτεμβρίου, στις 6, 16 και 23 Οκτωβρίου και στις 13 Νοεμβρίου. Η ισπανική Προεδρία παρουσίασε έκθεση προόδου στο Συμβούλιο (15668/23) στις 4 Δεκεμβρίου 2023.

7. Η εξέταση των συμβιβαστικών προτάσεων της Προεδρίας από την Ομάδα συνεχίστηκε υπό τη βελγική Προεδρία, στις 23 Απριλίου, στις 7 Μαΐου, στις 21 Μαΐου και στις 7 Ιουνίου 2024.

IV. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΥ

8. Κατά τη διάρκεια της βελγικής Προεδρίας, οι εργασίες επικεντρώθηκαν στην εξεύρεση λύσης, ώστε να επιτραπεί η κυκλοφορία βαρύτερων οχημάτων στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, καθώς ορισμένα κράτη μέλη ανησυχούν ότι αυτό ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές τους και να υπονομεύσει την ασφάλεια. Αυτό ισχύει ιδίως στην περίπτωση κρατών μελών με μεγάλη διαμετακομιστική κυκλοφορία. Για να περιοριστεί ο εν λόγω αντίκτυπος, η Προεδρία πρότεινε να προστεθεί στο παράρτημα ένας μαθηματικός τύπος για τον μετριασμό των επιπτώσεων στις υποδομές, ώστε να εξασφαλιστεί επαρκής απόσταση μεταξύ των διάφορων αξόνων, ως πρόσθετη προϋπόθεση για τα οχήματα πέντε και έξι αξόνων, ενώ άλλα κράτη μέλη πρότειναν επίσης την προσθήκη πρόσθετων αξόνων στο όχημα. Συνολικά, αρκετά κράτη μέλη διατύπωσαν την άποψη ότι με τον προτεινόμενο τύπο να μπορεί να σημειωθεί πρόοδος για την επίλυση του ζητήματος. Επίσης, στο πλαίσιο αυτό, πολλά κράτη μέλη εξέφρασαν ικανοποίηση για τον καθορισμό μέγιστου βάρους 46 τόνων για όλα τα οχήματα, όπως προβλέπεται στην ισχύουσα οδηγία.
9. Έχουν παρουσιαστεί διάφορες επιλογές για την εξεύρεση λύσης που θα επιτρέψει στα οχήματα μηδενικών εκπομπών να αντισταθμίσουν το επιπλέον βάρος που συνεπάγεται η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών. Αρκετά κράτη μέλη δυσκολεύονται να επιτρέψουν βαρύτερο φορτίο στον κινητήριο άξονα (άνω των 11,5 τόνων), το οποίο θα ήταν απαραίτητο, προκειμένου ορισμένες διατάξεις οχημάτων να αντεπεξέλθουν σε επιπλέον βάρος τεσσάρων τόνων. Μια συμβιβαστική πρόταση βάσει της οποίας επιτρέπονται 12 τόνοι στον κινητήριο άξονα αποκλειστικά για ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή έλαβε κάποια στήριξη, αλλά η πλειονότητα των κρατών μελών επέμεινε να περιοριστεί το βάρος σε 11,5 τόνους. Ορισμένα κράτη μέλη δυσκολεύονται επίσης να επιτρέψουν περισσότερους από δύο επιπλέον τόνους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.

10. Το άλλο κύριο ζήτημα που εκκρεμεί αφορά τα κράτη μέλη που επιτρέπουν την κυκλοφορία συνδυασμών οχημάτων βάρους άνω των 40 τόνων στις εθνικές μεταφορές και τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να επιτραπεί η κυκλοφορία των βαρύτερων αυτών συνδυασμών οχημάτων σε διακρατικό επίπεδο. Η πρόταση να επιτραπούν ειδικές τεχνικές ή επιχειρησιακές απαιτήσεις φαίνεται ελπιδοφόρα, αλλά πρέπει να υποβληθεί σε περισσότερη επεξεργασία. Περαιτέρω λύσεις αναζητήθηκαν για να δοθεί κίνητρο υπέρ της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, περιορίζοντας το πεδίο εφαρμογής στα οχήματα EURO VI και επιτρέποντας πρόσθετο βάρος για τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών. Επιπλέον, συζητήθηκε και η λύση μιας ρήτρας διασφάλισης. Στην περίπτωση αυτή, θα χρειαστεί η έγκριση της Επιτροπής και η ρήτρα θα βασίζεται σε αποδεικτικά στοιχεία που παρέχει κράτος μέλος. Η ιδέα αυτή εισήχθη στο κείμενο, προκειμένου να κατευναστούν οι ανησυχίες αρκετών αντιπροσωπιών σχετικά με τον κίνδυνο αντιστροφής της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Ορισμένα κράτη μέλη εκφράζουν επίσης ενστάσεις σχετικά με το ενδεχόμενο, από το 2035 και έπειτα, το δικαίωμα πρόσθετου βάρους να ισχύει μόνο για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.
11. Η Ομάδα άρχισε να εξετάζει ένα θετικό δίκτυο οδών ΔΕΔ-Μ στο άρθρο 7, στο οποίο θα μπορούσε να επιτρέπεται η οδήγηση βαρύτερων οχημάτων. Η επιλογή αυτή πρέπει να τύχει περισσότερης επεξεργασίας, προκειμένου να διαπιστωθεί η χρησιμότητά της. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποκτήσουν καλύτερη εικόνα των συνθηκών για ένα τέτοιο δίκτυο.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

12. Δεδομένων των παραπάνω, η EMA και το Συμβούλιο καλούνται να λάβουν υπό σημείωση την παρούσα έκθεση προόδου σχετικά με τις εργασίες επί της προτεινόμενης αναθεώρησης της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων.