



Brüssel, 7. juuni 2024
(OR. en)

10214/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Komisjoni dok nr:	ST 11722/23 + ADD 1
Teema:	Nõukogu 18. juuni 2024. aasta istungi (<u>transport</u> , telekommunikatsioon ja energeetika) ettevalmistamine Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass – Eduaruanne

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas ettepaneku, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (edaspidi „direktiiv teatavate maantesõidukite massi ja mõõtmete kohta“), Euroopa Parlamendile ja nõukogule 13. juulil 2023 osana keskkonnahoidlikuma transpordi paketist.

2. Komisjon esitas keskkonnahoidlikuma transpordi paketi kahes osas. Esimene osa esitati 13. juulil 2023 ja see koosneb teemakohasest ettepanekust koos määruse ettepanekuga, mis käsitleb kauba- ja reisijateveoteenuste kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud raamistikku (nn algatus „CountEmissions EU“) ning määruse ettepanekuga raudtee läbilaskevõime kasutamise kohta ühtses Euroopa raudteepiirkonnas.

Paketi teine osa esitati 7. novembril 2023 ja see koosneb ettepanekust, millega muudetakse nõukogu direktiivi seoses kaupade ühendvedu toetava raamistikuga ja määrust seoses väliskulude kokkuhoiu arvutamise ja koondandmete kogumisega (kombineeritud transpordi direktiiv).

3. Direktiivi ettepanekul teatavate maantee sõidukite massi ja mõõtmete kohta on kolm eesmärki:
a) tagada paremini kaupade vaba ja tõhus liikumine ning aus konkurents, b) pakkuda sektorile piisavaid stiimuleid, et soodustada investeeringuid heitevabasse tehnoloogiasse, ning
c) tagada uute ja kehtivate normide tõhusam ja järjepidevam jõustamine.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

4. Euroopa Parlament määras selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Isabel GARCIA MUÑOZI (S&D, ES). Euroopa Parlament võttis oma raporti vastu 12. märtsi 2024. aasta täiskogu istungil.
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu täiskogu 582. istungjärgul 26. oktoobril 2023. Regioonide Komitee võttis oma arvamuse vastu täiskogu 159. istungjärgul 31. jaanuaril 2024.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

6. Maismaatranspordi töörühm alustas tööd 24. juulil 2023 ettepaneku üldise tutvustusega ja mõjuhindangu läbivaatamisega. Töörühm vaatas ettepaneku läbi 4. ja 19. septembril, 6., 16. ja 23. oktoobril ning 13. novembril. Eesistujariik Hispaania tutvustas nõukogule eduaruannet (15668/23) 4. detsembril 2023.

7. Belgia eesistumise ajal jätkas töörühm eesistujariigi kompromisside läbivaatamist 23. aprillil, 7. mail, 21. mail ja 7. juunil 2024.

IV. KOMPROMISSI SAAVUTAMISEKS TEHTUD TÖÖ

8. Belgia eesistumise ajal on töö keskendunud lahenduse leidmisele raskemate sõidukite lubamiseks Euroopa teedel, kuna mitmed liikmesriigid on mures, et see võib avaldada negatiivset mõju nende teetariistule ja ohustada turvalisust. See kehtib eelkõige liikmesriikide puhul, kus on palju transiitliiklust. Selle mõju piiramiseks tegi eesistujariik ettepaneku lisada lissasse tariistule avalduva mõju leevendamise valem, et tagada piisav kaugus eri telgede vahel täiendava tingimusena viie- ja kuueteljelistele sõidukitele, samas kui teised liikmesriigid tegid ettepaneku lisada sõidukile täiendavaid telgesid. Üldiselt on pakutud valem mitme liikmesriigi arvates võimalik viis selle probleemiga tegelemiseks. Paljud liikmesriigid pidasid sellega seoses samuti tervitatavaks, et kõigi sõidukite maksimaalne mass on 46 tonni, nagu kehtivas direktiivis.
9. Selleks et leida lahendus, mis võimaldaks heiteta sõidukitel kompenseerida heiteta tehnoloogia lisamassi, on esitatud erinevad võimalused. Mitu liikmesriiki ei soovi lubada veoteljele suuremat koormust (üle 11,5 tonni), mis oleks vajalik, et tulla mõnede sõiduki konfiguratsioonide puhul toime neljatonnise lisamassiga. Kompromissettepanek, mille kohaselt lubatakse veoteljele 12 tonnist koormust ainult akutoitega elektrisõidukite puhul, sai teataval määral toetust, kuid enamik liikmesriike nõudis piirangu kehtestamist 11,5 tonnile. Mõnel liikmesriigil on ka väga raske lubada rohkem kui kahte lisatonna heiteta sõidukitele.

10. Teine peamine lahendamata küsimus on seotud liikmesriikidega, kes lubavad riigisisises transpordis raskemate kui 40 tonniste autorongide liiklust ja kuidas neid raskemaid autoronge saaks lubada rahvusvahelises liikluses. Ettepanek lubada konkreetseid tehnilisi või kasutusega seotud nõudeid tundub paljutöotav, kuid nõuab rohkem tööd. Otsiti täiendavaid lahendusi, piirates kohaldamisala EURO VI sõidukitega ja lubades täiendavat massi heitevabade tehnoloogiate puhul, et stimuleerida heiteta sõidukite kasutuselevõttu rahvusvahelises liikluses. Lisaks arutati ka kaitseklausli lahendust. See eeldaks komisjoni luba ja põhineks liikmesriigi esitatud tõenditel. See idee lisati teksti, et käsitleda mitme delegatsiooni muret seoses tagurpidise ülemineku ohuga. Samuti küsivad mõned liikmesriigid, miks alates 2035. aastast tuleks täiendavat massikvooti kohaldada ainult heiteta sõidukite suhtes.
11. Töörühm hakkas uurima artiklis 7 ette nähtud positiivset TEN-T teedevõrku, kus raskematel sõidukitel võiks olla lubatud sõita. On vaja rohkem tööd, et selgitada, kas see valikuvõimalus võiks aidata. Liikmesriigid peaksid saama parema ülevaate sellise võrgustiku tingimustest.

V. KOKKUVÕTE

12. Eespool toodud silmas pidades palutakse COREPERil ja nõukogul võtta teadmiseks käesolev eduaruanne töö kohta, mis on tehtud massi ja mõõtmete direktiivi kavandatud läbivaatamisel teatavate maantee sõidukite osas.