



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 7. kesäkuuta 2024
(OR. en)

10214/24

Toimielinten välinen asia:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Kom:n asiak. nro:	ST 11722/23 + ADD 1
Asia:	Neuvoston 18. kesäkuuta 2024 pidettävän istunnon (liikenne, televiestintä ja energia) valmistelu Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta – Tilanneselvitys

I JOHDANTO

- Komissio toimitti Euroopan parlamentille ja neuvostolle 13. heinäkuuta 2023 osana ympäristöystävällisempää liikennettä koskevaa pakettia ehdotuksen tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY, jäljempänä 'tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen painoja ja mittoja koskeva direktiivi', muuttamisesta.

2. Komissio esitteli ympäristöystävällisempää liikennettä koskevan paketin kahdessa osassa. Ensimmäistä osaa ehdotettiin 13. heinäkuuta 2023. Siihen kuuluvat asiakohdassa mainittu ehdotus sekä ehdotus asetukseksi tavara- ja matkustajaliikennepalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen yhdenmukaisista puitteista (CountEmissions EU -aloite) ja ehdotus asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella.
- Paketin toista osaa ehdotettiin 7. marraskuuta 2023. Siihen kuuluu ehdotus neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen osalta sekä asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen ja koottujen tietojen tuottamisen osalta (yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi).
3. Tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen painoja ja mittoja koskevan direktiivin muuttamista koskevalla ehdotuksella on kolme tavoitetta: a) varmistaa paremmin tavaroiden vapaa ja tehokas liikkuvuus ja tasapuolinen kilpailu, b) tarjota alalle riittäviä kannustimia edistämään päästöttömiin teknologioihin tehtäviä investointeja ja c) varmistaa uusien ja nykyisten sääntöjen tehokkaampi ja johdonmukaisempi täytäntöönpanon valvonta.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

4. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Isabel GARCIA MUÑOZin (S&D, ES) esittelijäksi. Euroopan parlamentti hyväksyi mietintönsä täysistunnossaan 12. maaliskuuta 2024.
5. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 582. täysistunnossaan 26. lokakuuta 2023. Alueiden komitea antoi lausuntonsa 159. täysistunnossaan 31. tammikuuta 2024.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

6. Maaliikennetyöryhmä aloitti työnsä 24. heinäkuuta 2023 ehdotuksen yleisellä esittelyllä ja vaikutustenarvioinnin tarkastelulla. Työryhmä tarkasteli ehdotusta 4. ja 19. syyskuuta, 6., 16. ja 23. lokakuuta ja 13. marraskuuta. Puheenjohtajavaltio Espanja esitti neuvostolle tilanneselvityksen (15668/23) 4. joulukuuta 2023.

7. Belgian puheenjohtajakaudella työryhmä jatkoi puheenjohtajavaltion kompromissien tarkastelua 23. huhtikuuta, 7. toukokuuta, 21. toukokuuta ja 7. kesäkuuta 2024.

IV **KOMPROMISSIN LAADINTATYÖ**

8. Belgian puheenjohtajakaudella työssä on keskitytty löytämään ratkaisu raskaampien ajoneuvojen sallimiseen Euroopan teillä, sillä useat jäsenvaltiot ovat huolissaan siitä, että tämä voi vaikuttaa kielteisesti niiden tieinfrastruktuuriin ja vaarantaa turvallisuuden. Tämä koskee erityisesti jäsenvaltioita, joissa on paljon kauttakulkuliikennettä. Tämän vaikutuksen rajoittamiseksi puheenjohtajavaltio ehdotti, että liitteeseen lisätään infrastruktuurivaikutusten lieventämismalli, jolla varmistetaan riittävä etäisyys eri akseleiden välillä, lisäedellytyksenä viisi- ja kuusiakselisille ajoneuvoille, kun taas jotkin muut jäsenvaltiot ehdottivat myös lisäakselien lisäämistä ajoneuvoon. Kaiken kaikkiaan useat jäsenvaltiot pitivät ehdotettua mallia mahdollisena keinona puuttua tähän ongelmaan. Monet jäsenvaltiot suhtautuivat myönteisesti myös kaikkia ajoneuvoja koskevaan 46 tonnin enimmäispainoon nykyisen direktiivin tapaan.
9. On esitetty erilaisia vaihtoehtoja ratkaisun löytämiseksi, jotta päästöttömät ajoneuvot voisivat kompensoida päästöttömän teknologian lisäpainoa. Useampi jäsenvaltio on haluton sallimaan vetävään akseliin kohdistuvan raskaamman kuormituksen (yli 11,5 tonnia), joka olisi tarpeen joidenkin ajoneuvokokoonpanojen osalta neljän tonnin lisäpainon hallitsemiseksi. Kompromissiehdotus, jossa vetävälle akselille myönnetään 12 tonnia vain akkukäyttöisten sähköajoneuvojen osalta, sai jonkin verran kannatusta, mutta suurin osa jäsenvaltioista vaati rajaamista 11,5 tonniin. Joidenkin jäsenvaltioiden on myös hyvin vaikeaa sallia päästöttömille ajoneuvoille enempää kuin kahta lisätonnia.

10. Toinen keskeinen ratkaisematta oleva kysymys koskee jäsenvaltioita, jotka sallivat yli 40 tonnin painoisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, ja sitä, miten tällaisten raskaampien ajoneuvoyhdistelmien voitaisiin sallia liikennöivän kansainvälisessä liikenteessä. Ehdotus erityisten teknisten tai toiminnallisten vaatimusten sallimisesta vaikuttaa lupaavalta, mutta edellyttää lisätyötä. Lisäratkaisuja etsittiin rajoittamalla soveltamisala koskemaan Euro VI -ajoneuvoja ja sallimalla päästöttömien teknologioiden lisäpaino, mikä kannustaisi päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoon kansainvälisessä liikenteessä. Lisäksi keskusteltiin suojalauseketta koskevasta ratkaisusta. Tämä edellyttäisi komission lupaa ja perustuisi jäsenvaltion toimittamaan näyttöön. Tämä ajatus sisällytettiin tekstiin, jotta voitiin vastata useiden valtuuskuntien huolenaiheisiin, jotka koskevat käänteisen liikennemuotosiirtymän riskiä. Jotkin jäsenvaltiot kyseenalaistavat myös sen, miksi lisäpainon sallimista olisi vuodesta 2035 alkaen sovellettava ainoastaan päästöttömiin ajoneuvoihin.
11. Työryhmä alkoi tarkastella 7 artiklassa tarkoitettua positiivista TEN-T-tieverkostoa, jossa raskaammat ajoneuvot voisivat ajaa. Sen selvittäminen, olisiko tästä vaihtoehdosta apua, edellyttää lisätyötä. Jäsenvaltioiden olisi saatava parempi kuva tällaisen verkoston edellytyksistä.

V LOPUKSI

12. Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille tämä tilanneselvitys tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen painoja ja mittoja koskevan direktiivin ehdotettua tarkistamista koskevasta työstä.