



Brüsszel, 2024. június 7.
(OR. en)

10214/24

Intézményközi referenciaszám:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Biz. dok. sz.:	ST 11722/23 + ADD 1
Tárgy:	A Tanács (<u>Közlekedés</u> , Távközlés és Energia) 2024. június 18-i ülésének előkészítése Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról – Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság a „Környezetbarátabb közlekedés” kezdeményezéscsomag részeként 2023. július 13-án benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv (a továbbiakban: az egyes közúti járművek méreteiről és össztömegéről szóló irányelv) módosításáról szóló javaslatot.

2. A Bizottság két részben terjesztette elő a „Környezetbarátabb közlekedés” kezdeményezéscsomagot. A 2023. július 13-án benyújtott első rész a tárgyban szereplő javaslatból, az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának harmonizált keretéről szóló rendeletre irányuló javaslatból („CountEmissions EU” kezdeményezés), valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról szóló rendeletre irányuló javaslatból áll.

A csomag második részének benyújtására 2023. november 7-én került sor, és ez a tanácsi irányelvnek az intermodális árufuvarozás támogatási kerete tekintetében történő módosítására, valamint a rendeletnek a külső költségekben elért megtakarítás kiszámítása és összesített adatok előállítása tekintetében történő módosítására irányuló javaslatból (a kombinált szállításról szóló irányelv) áll.

3. Az össz tömegről és méretekről szóló irányelv egyes közúti járművek tekintetében történő módosítására irányuló javaslatnak három célkitűzése van: a) az áruk szabad és hatékony mozgásának és a tisztességes versenynek a fokozott biztosítása; b) megfelelő ösztönzők biztosítása az ágazat számára a kibocsátásmentes technológiákba történő beruházások bátorítására; valamint c) az új és a hatályos szabályok hatékonyabb és következetesebb végrehajtásának biztosítása.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

4. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki illetékes bizottságnak, Isabel GARCIA MUÑOZ-t (S&D, ES) pedig a javaslat előadójának. Az Európai Parlament a 2024. március 12-i plenáris ülésén fogadta el a jelentését.
5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2023. október 26-i 582. plenáris ülésén fogadta el véleményét. A Régiók Bizottsága a 2024. január 31-i, 159. plenáris ülésén fogadta el véleményét.

III. A TANÁCS ÉS AZ ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

6. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2023. július 24-én kezdte meg munkáját a javaslat általános ismertetésének meghallgatásával és a hatásvizsgálat tanulmányozásával. A munkacsoport szeptember 4-én és 19-én, október 6-án, 16-án és 23-án, valamint november 13-án vizsgálta a javaslatot. A spanyol elnökség 2023. december 4-én az elért eredményekről szóló jelentést terjesztett a Tanács elé (15668/23).

7. A munkacsoport a belga elnökség alatt 2024. április 23-án, május 7-én, május 21-én és június 7-én folytatta az elnökségi kompromisszumok vizsgálatát.

IV. A KOMPROMISSZUM KIALAKÍTÁSA ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK

8. A belga elnökség alatt a munka arra összpontosult, hogy megoldást találjanak a nehezebb járművek használatának az európai utakon való lehetővé tételére, mivel több tagállam is aggódik amiatt, hogy ez negatív hatással lehet közúti infrastruktúrájára, és veszélyeztetheti a biztonságot. Ez különösen azon tagállamok esetében áll fenn, amelyekben nagy a tranzitforgalom. E hatás korlátozása érdekében az elnökség azt javasolta, hogy az öt- és hattengelyes járművek esetében kiegészítő feltételként illesszenek be a mellékletbe egy az infrastruktúrára gyakorolt hatás mérséklését szolgáló képletet a különböző tengelyek közötti megfelelő távolság biztosítása érdekében, míg más tagállamok további tengelyek hozzáadását javasolták a járműhöz. Összességében több tagállam is úgy vélte, hogy a javasolt képlet segíthet előrelépést tenni e kérdés kezelésében. E tekintetben számos tagállam üdvözölte továbbá, hogy a jelenlegi irányelvben foglaltakhoz hasonlóan az összes jármű esetében 46 tonnában határozzák meg a legnagyobb össztömeget.
9. Különböző lehetőségeket terjesztettek elő annak érdekében, hogy megoldást találjanak annak lehetővé tételére, hogy a kibocsátásmentes járművek kompenzálhassák a kibocsátásmentes technológiából adódó többlettömeget. Több tagállam is aggályosnak tartja, hogy a hajtott tengelyen nagyobb (11,5 tonna feletti) terhelést engedélyezzenek, ami szükséges lenne ahhoz, hogy egyes jármű-konfigurációk elbírjanak egy négytonnás plusz tömeget. Némiképp támogatást kapott az a kompromisszumos javaslat, amely szerint kizárólag az akkumulátoros elektromos járművek esetében 12 tonnát engedélyezzenek a hajtott tengelyen, de a tagállamok többsége ragaszkodott a 11,5 tonnára való korlátozáshoz. Egyes tagállamok számára nagyon nehéz további két tonnánál többet engedélyezni a kibocsátásmentes járművek esetében.

10. A másik fő lezáratlan kérdés azokkal a tagállamokkal kapcsolatos, amelyek a nemzeti fuvarozásban lehetővé teszik a 40 tonnánál nehezebb járműszerelvények közlekedését, valamint azzal, hogy miként lehetne lehetővé tenni ezen nehezebb járműszerelvények közlekedését a nemzetközi forgalomban. Az egyedi műszaki vagy működési követelmények lehetővé tételére irányuló javaslat ígéretesnek tűnik, de több munkát igényel. A további lehetséges megoldások között felmerült a hatálynak az EURO VI kategóriájú járművekre való korlátozása, valamint további tömeg lehetővé tétele a kibocsátásmentes technológiák esetében, ösztönzendő a kibocsátásmentes járművek nemzetközi forgalomban való elterjedését. Emellett a védzáradékkal kapcsolatos megoldást is megvitatták. Ehhez a Bizottság engedélyére lenne szükség, és a tagállam által szolgáltatott bizonyítékon alapulna. Ezt az elképzelést azért illesztették be a szövegbe, hogy választ adjanak azokra az aggályokra, amelyeket több delegáció is felvetett a fordított modális váltás kockázatával kapcsolatban. Egyes tagállamok azt is megkérdőjelezték, hogy a többlettömeg-engedményt 2035-től kezdődően miért csak a kibocsátásmentes járművekre kellene alkalmazni.
11. A munkacsoport megkezdte a TEN-T közutak 7. cikk szerinti pozitív hálózatának vizsgálatát, ahol engedélyezni lehetne a nehezebb járművek közlekedését. Annak eldöntése, hogy ez a lehetőség segíthet-e, több munkát igényel. A tagállamoknak jobb képpel kellene rendelkezniük egy ilyen hálózat feltételeit illetően.

V. KONKLÚZIÓ

12. A fentiek fényében felkérjük a Corepert és a Tanácsot, hogy nyugtázzák e jelentést, amely az egyes közúti járművek méreteiről és össztömegéről szóló irányelv javasolt módosításával kapcsolatos munka terén elért eredményeket ismerteti.