

Briuselis, 2024 m. birželio 7 d.
(OR. en)

10214/24

Tarpinstitucinė byla:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai

Komisijos dok. Nr.: ST 11722/23 + ADD 1

Dalykas: Pasirengimas 2024 m. birželio 18 d. Tarybos (transportas,
telekomunikacijos ir energetika) posėdžiui

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies
keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje
nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto
priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui
naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę

– Pažangos ataskaita

I. IVADAS

- 2023 m. liepos 13 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai kaip ekologiško transporto dokumentų rinkinio dalį pateikė pasiūlymą iš dalies pakeisti Tarybos direktyvą 96/53/EB, nustatančią tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (toliau – Tam tikrų kelių transporto priemonių masės ir matmenų direktyva).

2. Komisija ekologiško transporto dokumentų rinkinį pristatė dviem dalimis. Pirma dalis buvo pateikta 2023 m. liepos 13 d. ir ją sudaro šis pasiūlymas, taip pat pasiūlymas dėl Reglamento dėl suderintos šiltnamio efektą sukeliančių dujų, išmetamų teikiant krovinių ir keleivių vežimo paslaugas, sistemos (iniciatyva „CountEmission EU“) ir pasiūlymas dėl Reglamento dėl geležinkelių pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje.

Antra rinkinio dalis buvo pateikta 2023 m. lapkričio 7 d. ir ją sudaro pasiūlymas, kuriuo dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos direktyva ir dėl sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Reglamentas (Kombinuoto krovinių vežimo direktyva).

3. Pasiūlymu iš dalies pakeisti Tam tikrų kelių transporto priemonių masės ir matmenų direktyvą siekiama trijų tikslų: a) geriau užtikrinti laisvą ir veiksmingą prekių judėjimą ir sąžiningą konkurenciją; b) numatyti pakankamų paskatų sektoriui skatinti investicijas į visai netaršias technologijas ir c) užtikrinti veiksmingesnį ir nuoseklesnį naujų ir esamų taisyklių vykdymo užtikrinimą.

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

4. Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN) už šį pasiūlymą atsakingu komitetu, o Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) – pranešėja. Europos Parlamentas pranešimą priėmė 2024 m. kovo 12 d. plenariniame posėdyje.
5. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2023 m. spalio 26 d. 582-ajame plenariniame posėdyje. Regionų komitetas nuomonę priėmė 2024 m. sausio 31 d. 159-ajame plenariniame posėdyje.

III. DARBAS TARYBOJE IR JOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

6. Sausumos transporto darbo grupė ėmėsi darbo 2023 m. liepos 24 d.: pasiūlymas pristatytas bendrais bruožais ir išnagrinėtas poveikio vertinimas. Darbo grupė nagrinėjo pasiūlymą rugsėjo 4 ir 19 d., spalio 6, 16 ir 23 d. ir lapkričio 13 d. Pirmininkavusi Ispanija pateikė Tarybai pažangos ataskaitą (dok. 15668/23) 2023 m. gruodžio 4 d.

7. Pirmininkaujant Belgijai darbo grupė toliau nagrinėjo pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinius tekstus 2024 m. balandžio 23 d., gegužės 7 d., gegužės 21 d. ir birželio 7 d.

IV. DARBAS SIEKIANT KOMPROMISO

8. Belgijos pirmininkavimo laikotarpiu daugiausia dėmesio skirta tam, kad būtų rastas sprendimas, kaip leisti sunkesnėms transporto priemonėms važiuoti Europos keliais, nes kai kurios valstybės narės yra susirūpinusios, kad tai gali turėti neigiamą poveikį jų kelių infrastruktūrai ir kelti pavojų saugumui. Tai ypač pasakytina apie valstybes nares, kuriose tranzitinis eismas yra labai intensyvus. Siekdama apriboti šį poveikį, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė į priedą įtraukti poveikio infrastruktūrai mažinimo formulę, pagal kurią būtų užtikrintas pakankamas atstumas tarp skirtingų ašių, kaip papildomą sąlygą penkių ir šešių ašių transporto priemonėms, o kitos valstybės narės taip pat pasiūlė transporto priemonėse įmontuoti papildomas ašis. Apskritai kelios valstybės narės laikėsi nuomonės, kad siūloma formulė yra galimas būdas šiai problemai spręsti. Be to, daugelis valstybių narių palankiai įvertino 46 tonų didžiausią masę visų transporto priemonių atveju, kaip nustatyta ir dabartinėje direktyvoje.
9. Pasiūlyta įvairių galimybių ieškant sprendimo, kaip visai netaršioms transporto priemonėms kompensuoti papildomą netaršios technologijos masę. Kelioms valstybėms narėms problemiška atrodė tai, kad būtų leidžiama varančiajai ašiai taikyti sunkesnę apkrovą (daugiau kaip 11,5 tonos) – tam tikrų konfigūracijų transporto priemonėms to reikėtų siekiant valdyti papildomą keturių tonų masę. Kai kurios delegacijos pritarė kompromisiniam pasiūlymui, pagal kurį varomosios ašies 12 tonų apkrova numatoma tik elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis, tačiau dauguma valstybių narių reikalavo, kad būtų nustatytas 11,5 tonų apribojimas. Kelioms valstybėms narėms taip pat nepriimtina leisti naudoti daugiau kaip dvi papildomas tonas visai netaršių transporto priemonių atveju.

10. Kitas pagrindinis neišspręstas klausimas susijęs su valstybėmis narėmis, kurios leidžia sunkesniems nei 40 tonų transporto priemonių junginiams judėti nacionaliniame eisme, ir su tuo, kaip šiems sunkesniems transporto priemonių junginiams galėtų būti leista judėti tarptautiniame eisme. Pasiūlymas leisti taikyti konkrečius techninius ar veiklos reikalavimus atrodo perspektyvus, tačiau prie to dar reikia padirbėti. Ieškota ir kitų sprendimų – apriboti taikymo sritį, kad ji apimtų tik EURO VI klasės transporto priemones, ir leisti naudoti papildomą masę visai netaršių technologijų atveju, kad būtų skatinamas visai netaršių transporto priemonių naudojimas tarptautiniame eisme. Be to, buvo aptarta apsaugos sąlygos galimybė. Tam reikėtų Komisijos leidimo ir ji būtų grindžiama valstybės narės pateiktais įrodymais. Ši idėja buvo įtraukta į tekstą siekiant atsižvelgti į kelių delegacijų susirūpinimą dėl atvirkštinio perėjimo prie kitų transporto rūšių rizikos. Kai kurios valstybės narės taip pat kvestionuoja, kodėl nuo 2035 m. papildoma leistina masė turėtų būti taikoma tik visai netaršioms transporto priemonėms.
11. Darbo grupė pradėjo nagrinėti 7 straipsnyje aptariamą teigiamą TEN-T kelių tinklą, kuriame galėtų būti leidžiama vairuoti sunkesnes transporto priemones. Norint sužinoti, ar ši galimybė būtų naudinga, reikia daugiau pasigilinti. Valstybėms narėms turėtų būti geriau išaiškintos tokio tinklo sukūrimo sąlygos.

V. IŠVADA

12. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Nuolatinių atstovų komiteto ir Tarybos prašoma susipažinti su šia pažangos ataskaita, parengta apžvelgus darbą, susijusį su siūloma Tam tikrų kelių transporto priemonių masės ir matmenų direktyvos peržiūra.