



Briselē, 2024. gada 7. jūnijā
(OR. en)

10214/24

Starpiestāžu lieta:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
K-jas dok. Nr.:	ST 11722/23 + ADD 1
Temats:	Gatavošanās Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2024. gada 18. jūnija sanāksmei Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē – progresa ziņojums

I. IEVADS

1. Komisija 2023. gada 13. jūlijā kā daļu no ekoloģiski tīrāka transporta dokumentu kopuma iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu grozīt Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē, turpmāk – “Direktīva par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem”.

2. Komisija iepazīstināja ar ekoloģiski tīrāka transporta dokumentu kopumu, kuram ir divas daļas. Pirmā daļa tika ierosināta 2023. gada 13. jūlijā, un tā sastāv no tematā minētā priekšlikuma kopā ar priekšlikumu Regulai par harmonizēto pamatu SEG emisijām no kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem (tā dēvētā “*CountEmissions EU*” iniciatīva) un ar priekšlikumu Regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.

Otrā dokumentu kopuma daļa tika ierosināta 2023. gada 7. novembrī, un tā sastāv no priekšlikuma grozīt Padomes direktīvu attiecībā uz atbalsta satvaru intermodāliem preču pārvadājumiem un regulu attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījuma aprēķinu un apkopotu datu ģenerēšanu (Kombinēto pārvadājumu direktīva).

3. Priekšlikumam grozīt Direktīvu par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem ir trīs mērķi: a) labāk nodrošināt brīvu un efektīvu preču apriti un godīgu konkurenci, b) nozarei nodrošināt pietiekamus stimulus mudināt investēt bezemisiju tehnoloģijās un c) nodrošināt efektīvāku un saskaņotāku jauno un pastāvošo noteikumu īstenošanu.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

4. Eiropas Parlaments par atbildīgo komiteju iecēla Transporta un tūrisma komiteju (TRAN) un par referenti – *Isabel GARCIA MUÑOZ* kundzi (S&D, ES). Eiropas Parlaments savu ziņojumu pieņēma 2024. gada 12. marta plenārsēdē.
5. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu pieņēma savā 582. plenārsēdē 2023. gada 26. oktobrī. Reģionu komiteja atzinumu pieņēma savā 159. plenārsēdē 2024. gada 31. janvārī.

III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

6. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa savu darbu sāka 2023. gada 24. jūlijā ar vispārīgu iepazīšanos ar priekšlikumu un ietekmes novērtējuma izskatīšanu. Darba grupa priekšlikumu izskatīja 4. un 19. septembrī, 6., 16. un 23. oktobrī un 13. novembrī. Prezidentvalsts Spānija 2023. gada 4. decembrī iesniedza Padomei progresa ziņojumu (15668/23).

7. Beļģijas prezidentūras laikā darba grupa prezidentvalsts kompromisus turpināja izskatīt 2024. gada 23. aprīlī, 7. maijā, 21. maijā un 7. jūnijā.

IV. **DARBS PIE KOMPROMISA**

8. Beļģijas prezidentūras laikā darbs bija vērsts uz to, lai rastu risinājumu smagāku transportlīdzekļu atļaušanai uz Eiropas ceļiem, jo vairākām dalībvalstīm ir bažas par to, ka tas varētu negatīvi ietekmēt to ceļu infrastruktūru un apdraudēt drošību. Jo īpaši tas attiecas uz dalībvalstīm, kurās ir daudz tranzīta pārvadājumu. Lai ierobežotu šo ietekmi, prezidentvalsts ierosināja pielikumā pievienot formulu ietekmes uz infrastruktūru mazināšanai, lai nodrošinātu pietiekamu attālumu starp dažādām asīm, kā papildu nosacījumu piecu un sešu asu transportlīdzekļiem, savukārt citas dalībvalstis arī ierosināja transportlīdzeklim pievienot papildu asis. Kopumā vairākas dalībvalstis ierosināto formulu uzskatīja par iespējamu veidu, kā šo jautājumu risināt. Šajā sakarā daudzas dalībvalstis atzinīgi vērtēja arī to, ka maksimālais svars visiem transportlīdzekļiem ir 46 tonnas, tāpat kā pašreizējā direktīvā.
9. Tika piedāvātas dažādas iespējas, kā rast risinājumu, kas ļautu bezemisiju transportlīdzekļiem kompensēt bezemisiju tehnoloģijas papildu svaru. Vairākām dalībvalstīm ir problēmas saistībā ar lielākas slodzes pieļaušanu uz dzenošās ass (virs 11,5 tonnām), kas būtu nepieciešama dažām transportlīdzekļu konfigurācijām, lai pārvaldītu papildu masu četru tonnu apmērā. Kompromisa priekšlikums, saskaņā ar kuru 12 tonnas uz dzenošās ass tiek atļautas tikai baterijas elektrotransportlīdzekļiem, guva zināmu atbalstu, taču lielākā daļa dalībvalstu uzstāja uz ierobežojumu līdz 11,5 tonnām. Dažām dalībvalstīm arī ir ļoti grūti bezemisiju transportlīdzekļiem atļaut vairāk nekā divas papildu tonnas.

10. Otrs galvenais neatrisinātais jautājums ir saistīts ar dalībvalstīm, kas atļauj pārvietoties transportlīdzekļu sastāviem, kuru masa pārsniedz 40 tonnas, veicot iekšzemes pārvadājumus, un tas, kā šiem smagākiem transportlīdzekļu sastāviem varētu atļaut pārvietoties, veicot starptautiskus pārvadājumus. Ierosinājums atļaut īpašas tehniskas vai darbības prasības šķiet daudzsološs, taču tajā nepieciešams ieguldīt vairāk darba. Tika meklēti turpmāki risinājumi, ierobežojot darbības jomu tikai uz *EURO VI* transportlīdzekļiem un atļaujot papildu svaru bezemisiju tehnoloģijām, lai stimulētu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu starptautiskajā satiksmē. Turklāt tika apspriests arī drošības klauzulas risinājums. Tam būtu vajadzīga Komisijas atļauja, un tam būtu jābalstās uz dalībvalsts sniegtiem pierādījumiem. Šī ideja tika iekļauta tekstā, lai kļiedētu vairāku delegāciju bažas par reversās modālās pārvirzes risku. Dažas dalībvalstis arī pauda šaubas, kāpēc no 2035. gada papildu masas atļauja būtu jāpiemēro tikai bezemisiju transportlīdzekļiem.
11. Darba grupa 7. pantā sāka izskatīt pozitīvu TEN-T ceļu tīklu, kur varētu atļaut vadīt smagākus transportlīdzekļus. Lai noskaidrotu, vai šī iespēja varētu palīdzēt, ir nepieciešams ieguldīt vairāk darba. Dalībvalstīm būtu nepieciešams gūt labāku priekšstatu par šāda tīkla nosacījumiem.

V. NOBEIGUMS

12. Ņemot vērā minēto, Pastāvīgo pārstāvju komiteja un Padome tiek aicināta pieņemt zināšanai šo progresa ziņojumu par darbu attiecībā uz ierosināto Direktīvas par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem pārskatīšanu.