

Bruxelles, 7 iunie 2024
(OR. en)

10214/24

**Dosar interinstituțional:
2023/0265 (COD)**

**TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. Csie:	ST 11722/23 + ADD 1
Subiect:	Pregătirea reuniunii Consiliului (<u>Transporturi</u> , Telecomunicații și Energie) din 18 iunie 2024 Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional – Raport intermediar

I. INTRODUCERE

1. La 13 iulie 2023, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului, ca parte a pachetului privind înverzirea transporturilor, propunerea de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, denumită în continuare „Directiva privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule rutiere”.

2. Comisia a prezentat pachetul privind înverzirea transporturilor în două părți. Prima parte, propusă la 13 iulie 2023, cuprinde propunerea menționată în subiect, însoțită de o propunere de regulament privind un cadru armonizat pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri și de călători (inițiativa „CountEmissions EU”) și de o propunere de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european.

A doua parte a pachetului, propusă la 7 noiembrie 2023, cuprinde o propunere de modificare a directivei Consiliului în ceea ce privește un cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri și a regulamentului în ceea ce privește calcularea economiilor de costuri externe și generarea de date agregate (Directiva privind transporturile combinate).

3. Propunerea de modificare a Directivei privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule rutiere are trei obiective: (a) să asigure într-o mai mare măsură circulația liberă și eficace a mărfurilor și concurența loială, (b) să ofere suficiente stimulente astfel încât sectorul să încurajeze investițiile în tehnologii cu emisii zero și (c) să asigure o aplicare mai eficace și mai consecventă a normelor noi și a celor existente.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

4. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de această propunere, iar dna Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) a fost desemnată raportoare. Parlamentul European și-a adoptat raportul în plen la 12 martie 2024.
5. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul în cadrul celei de a 582-a sesiuni plenare a sale, la 26 octombrie 2023. Comitetul Regiunilor și-a adoptat avizul în cadrul celei de a 159-a sesiuni plenare a sale, la 31 ianuarie 2024.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE

6. Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început lucrările la 24 iulie 2023 cu o prezentare generală a propunerii și examinarea evaluării impactului. La 4 și 19 septembrie, la 6, 16 și 23 octombrie și la 13 noiembrie, grupul de lucru a examinat propunerea. Președinția spaniolă a prezentat Consiliului un raport intermediar (documentul 15668/23) la 4 decembrie 2023.

7. În timpul președinției belgiene, grupul de lucru a continuat examinarea compromisurilor președinției la 23 aprilie, 7 mai, 21 mai și 7 iunie 2024.

IV. LUCRĂRILE ÎN VEDEREA UNUI COMPROMIS

8. În timpul președinției belgiene, lucrările s-au axat pe găsirea unei soluții pentru a permite vehiculelor mai grele să circule pe drumurile europene, întrucât o serie de state membre sunt îngrijorate că acest lucru ar putea avea un impact negativ asupra infrastructurii lor rutiere și ar putea compromite siguranța. Acesta este în special cazul statelor membre care au un trafic de tranzit important. Pentru a limita impactul respectiv, președinția a propus adăugarea în anexă a unei formule de atenuare a impactului asupra infrastructurii pentru a asigura o distanță suficientă între diferitele osii, ca o condiție suplimentară pentru vehiculele cu cinci și șase osii, în timp ce alte state membre au propus, de asemenea, adăugarea de osii suplimentare la vehicule. În ansamblu, mai multe state membre au considerat formula propusă ca fiind o posibilă cale de soluționare a acestei probleme. Tot în acest sens, multe state membre au salutat varianta unei greutate maxime de 46 de tone pentru toate vehiculele, la fel ca în actuala directivă.
9. Au fost prezentate diferite opțiuni pentru a găsi o soluție care să permită vehiculelor cu emisii zero să compenseze greutatea suplimentară a tehnologiei cu emisii zero. Mai multor state membre li se pare problematic să permită o greutate mai mare pe osia motoare (peste 11,5 tone), care ar fi necesară pentru ca unele configurații ale vehiculelor să facă față unei greutate suplimentare de patru tone. O propunere de compromis de a prevedea 12 tone pe osia motoare doar pentru vehiculele electrice cu baterie a beneficiat de un anumit sprijin, dar majoritatea statelor membre au insistat asupra limitării la 11,5 tone. Unele state membre consideră, de asemenea, că este foarte dificil să se permită mai mult de două tone suplimentare pentru vehiculele cu emisii zero.

10. Cealaltă chestiune principală nesoluționată se referă la statele membre care permit circulația ansamblurilor de vehicule cu o greutate mai mare de 40 de tone în transportul național și la modul în care aceste ansambluri de vehicule mai grele ar putea fi autorizate să circule în traficul internațional. Sugestia de a permite cerințe tehnice sau operaționale specifice pare promițătoare, dar sunt necesare discuții suplimentare. Printre alte soluții căutate s-a numărat limitarea domeniului de aplicare la vehiculele EURO VI și autorizarea unei greutăți suplimentare pentru tehnologiile cu emisii zero, pentru a stimula utilizarea vehiculelor cu emisii zero în traficul internațional. În plus, a fost discutată și soluția unei clauze de salvagardare. Acest lucru ar necesita autorizarea Comisiei și s-ar baza pe dovezi furnizate de un stat membru. Această idee a fost introdusă în text pentru a răspunde preocupărilor mai multor delegații cu privire la riscul de inversare a transferului modal. De asemenea, unele state membre se întreabă de ce greutatea suplimentară autorizată ar trebui să se aplice, începând cu 2035, doar vehiculelor cu emisii zero.
11. Grupul de lucru a început să discute la articolul 7 despre o rețea pozitivă de drumuri TEN-T, pe care ar putea fi autorizate să circule vehicule mai grele. Pentru a analiza dacă această opțiune ar putea fi utilă, este necesară continuarea lucrărilor. Statele membre au nevoie să își formeze o imagine mai clară a condițiilor pentru o astfel de rețea.

V. CONCLUZIE

12. Având în vedere cele de mai sus, Coreperul și Consiliul sunt invitate să ia act de prezentul raport intermediar privind lucrările referitoare la propunerea de revizuire a Directivei privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule rutiere.