

V Bruseli 7. júna 2024
(OR. en)

10214/24

Medziinštitucionálny spis:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. dok. Kom.:	ST 11722/23 + ADD 1
Predmet:	Príprava zasadnutia Rady (doprava, telekomunikácie a energetika), ktoré sa uskutoční 18. júna 2024 Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave. – správa o pokroku

I. ÚVOD

1. Komisia 13. júla 2023 predložila Európskemu parlamentu a Rade v rámci balíka opatrení v oblasti ekologizácie dopravy návrh na zmenu smernice Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (ďalej len „smernica o hmotnostiach a rozmeroch niektorých vozidiel v cestnej doprave“).

2. Komisia predstavila balík opatrení v oblasti ekologizácie dopravy v dvoch častiach. Prvá časť bola navrhnutá 13. júla 2023 a pozostáva z predmetného návrhu spolu s návrhom nariadenia o harmonizovanom rámci pre emisie skleníkových plynov zo služieb nákladnej a osobnej dopravy (tzv. iniciatíva CountEmissions EU) a návrhom nariadenia o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore.

Druhá časť balíka bola navrhnutá 7. novembra 2023 a pozostáva z návrhu, ktorým sa mení smernica Rady, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a z nariadenia, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie agregovaných údajov (smernica o kombinovanej doprave).

3. Návrh na zmenu smernice o hmotnostiach a rozmeroch niektorých vozidiel v cestnej doprave má tri ciele: a) lepšie zabezpečiť voľný a efektívny pohyb tovaru a spravodlivú hospodársku súťaž, b) poskytnúť odvetviu dostatočné stimuly na podporu investícií do technológií s nulovými emisiami a c) zabezpečiť účinnejšie a konzistentnejšie presadzovanie nových a existujúcich pravidiel.

II. PRÁCA V OSTATNÝCH INŠTITÚCIÁCH

4. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajkyňu pani Isabelu GARCIA MUÑOZOVÚ (S&D, ES). Európsky parlament prijal svoju správu na plenárnej schôdzi 12. marca 2024.
5. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal svoje stanovisko na 582. plenárnom zasadnutí 26. októbra 2023. Výbor regiónov prijal stanovisko na 129. plenárnom zasadnutí 31. januára 2024.

III. PRÁCA V RADE A JEJ PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOCH

6. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala pracovať 24. júla 2023 všeobecnou prezentáciou návrhu a preskúmaním posúdenia vplyvu. Pracovná skupina pokračovala v skúmaní návrhu 4. a 19. septembra, 6., 16. a 23. októbra a 13. novembra. Španielske predsedníctvo predložilo 4. decembra 2023 Rade správu o pokroku (15668/23).

7. Pracovná skupina počas belgického predsedníctva (23. apríla, 7. mája, 21. mája a 7. júna 2024) pokračovala v skúmaní kompromisných návrhov predsedníctva.

IV. PRÁCA NA KOMPROMISNOM ZNENÍ

8. Počas belgického predsedníctva sa práca zamerala na vyriešenie otázky, ako umožniť ťažšie vozidlá na európskych cestách, keďže viaceré členské štáty sa obávajú, že by to mohlo mať negatívny vplyv na ich cestnú infraštruktúru a na bezpečnosť cestnej premávky. Týka sa to najmä členských štátov s veľkou tranzitnou dopravou. S cieľom obmedziť tieto negatívne dôsledky predsedníctvo navrhlo doplniť do prílohy vzorec na zmiernenie vplyvu na infraštruktúru s cieľom stanoviť dostatočnú vzdialenosť medzi nápravami ako dodatočnú podmienku pre vozidlá s piatimi a šiestimi nápravami, zatiaľ čo iné členské štáty navrhli pridať k vozidlu ďalšie nápravy. Viaceré členské štáty označili navrhovaný vzorec za možný spôsob riešenia tejto otázky. Mnohé členské štáty v tejto súvislosti uvítali aj maximálnu hmotnosť 46 ton pre všetky vozidlá, ako sa uvádza v súčasnej smernici.
9. Pokiaľ ide o riešenie otázky, ako umožniť vozidlám s nulovými emisiami kompenzovať dodatočnú hmotnosť technológií s nulovými emisiami, boli predložené rôzne možnosti. Viacero členských štátov má problémy s povolením ťažšieho zaťaženia na hnacej náprave (nad 11,5 tony), ktoré by bolo potrebné v prípade niektorých konfigurácií vozidiel na zvládnutie dodatočnej hmotnosti štyroch ton. Určitú podporu získal kompromisný návrh, v rámci ktorého sa pre batériové elektrické vozidlá umožňuje 12 ton na hnacej náprave, ale väčšina členských štátov trvá na obmedzení na 11,5 tony. Pre niektoré členské štáty je takisto veľmi ťažké povoliť viac ako dve dodatočné tony pre vozidlá s nulovými emisiami.

10. Ďalšia hlavná nevyriešená otázka sa týka členských štátov, ktoré umožňujú premávku jazdných súprav ťažších ako 40 ton vo vnútroštátnej doprave, a toho, ako by sa týmto ťažším jazdným súpravám mohla umožniť premávka v medzinárodnej doprave. Ako sľubný sa javí návrh na umožnenie špecifických technických alebo prevádzkových požiadaviek, ale vyžaduje si viac práce. Hľadali sa aj ďalšie riešenia, a to obmedzením rozsahu pôsobnosti na vozidlá EURO VI a umožnením dodatočnej hmotnosti pre technológie s nulovými emisiami s cieľom podnietiť zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami v medzinárodnej doprave. Okrem toho sa diskutovalo aj o riešení spočívajúcom v ochrannej doložke. To by si vyžadovalo povolenie Komisie a bolo by založené na dôkazoch poskytnutých členskými štátmi. Toto riešenie sa vložilo do znenia s cieľom riešiť obavy viacerých delegácií týkajúce sa rizika spätného modálneho prechodu na iné druhy dopravy. Niektoré členské štáty sa tiež pýtajú, prečo by sa od roku 2035 mala dodatočná hmotnostná kvóta uplatňovať len na vozidlá s nulovými emisiami.
11. Pracovná skupina začala skúmať pozitívnu sieť ciest TEN-T v článku 7, na ktorej by bolo možné prevádzkovať ťažšie vozidlá. Potenciál tejto možnosti je potrebné ďalej skúmať. Členské štáty by museli získať lepší obraz o podmienkach takejto siete.

V. ZÁVER

12. Vzhľadom na uvedené sa Coreper a Rada vyzývajú, aby vzali na vedomie túto správu o pokroku týkajúcu sa navrhovanej revízie smernice o hmotnostiach a rozmeroch niektorých vozidiel v cestnej doprave.