

Брюксел, 27 ноември 2023 г.
(OR. en)

15668/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0265(COD)

TRANS 515
CLIMA 572
ENV 1336
COMPET 1140
CODEC 2198

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ док. Ком.:	ST 11722/23 + ADD 1
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 13 юли 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от Пакета от мерки за екологизиране на транспорта.
2. Комисията представи Пакета от мерки за екологизиране на транспорта в две части. Първата част беше предложена на 13 юли 2023 г. и се състои от въпросното предложение, заедно с предложение за регламент за хармонизирана рамка за емисиите на парникови газове от товарните и пътническите транспортни услуги (инициатива CountEmissions EU) и предложение за регламент относно използването на железопътния капацитет в единното европейско железопътно пространство. Втората част от пакета беше предложена на 7 ноември 2023 г. и се състои от предложението за изменение на Директивата на Съвета по отношение на рамка за подкрепа на интермодалния транспорт на стоки и на Регламента по отношение на изчисляването на икономииите на външни разходи и генерирането на обобщени данни (Директива относно комбинирания транспорт).

Предложението за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик, наричана по-нататък „Директива относно масите и размерите на някои пътни превозни средства“, има три цели: а) по-добро гарантиране на свободното и ефикасно движение на стоки и лоялна конкуренция, б) осигуряване на достатъчно стимули за сектора за насърчаване на инвестициите в технологии с нулеви емисии и в) гарантиране на по-ефикасно и последователно прилагане на новите и съществуващите правила.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

3. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик — г-жа Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, Испания).
4. Европейският икономически и социален комитет прие становището си на 582-рата пленарна сесия от 26 октомври 2023 г. Комитетът на регионите все още не е приел становището си.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

5. По време на испанското председателство работна група „Сухопътен транспорт“ започна работата си на 24 юли 2023 г. с общо представяне на предложението и разглеждане на оценката на въздействието. На 4 и 19 септември, на 6, 16 и 23 октомври и на 13 ноември работната група продължи с подробното разглеждане на предложението.

IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС

6. На първо място, за да се гарантира по-добре свободното и ефикасно движение на стоки и лоялната конкуренция, работата беше съсредоточена върху изясняването на съществуващите правила и върху допълването на съществуващата директива с липсващи правила. Председателството постигна общо разбиране по повечето елементи, предложени от Комисията по този въпрос.

7. Що се отнася до разрешенията за превоз на неделими товари и предложението държавите членки да могат да разрешат движението на европейските модулни системи (EMS), при условие че са изпълнени редица условия, е налице общо разбиране за пътя напред. Подкрепя се и предложението на Комисията държавите членки да създадат функция за обслужване на едно гише, за да се осигури единна национална точка за достъп до разрешителни за неделими товари, за получаване и достъп до информацията за получаване на тези разрешения и накрая за получаване и достъп до цялата необходима информация по отношение на операциите на EMS в дадена държава членка. Същевременно държавите членки настояват за повече време за прилагането му.
8. Комисията предложи да се хармонизират правилата за превозвачите на превозни средства и да се изяснят правилата по отношение на използването на опори за товари и преден и заден надвес. Държавите членки могат също така да подкрепят това хармонизиране с незначителни уточнения. Група държави членки обаче не могат да се съгласят с увеличаване на максималната височина за превозните средства, превозващи контейнери с голяма кубатура.
9. Предложението на Комисията за изменение на директивата на Съвета по отношение на рамка за подкрепа на интермодалния транспорт на стоки беше представено едва на 7 ноември и има взаимовръзки с предложението за директива относно масите и размерите, по-специално по отношение на концепцията за интермодални транспортни операции. Поради тази причина значителен брой държави членки изразяват подкрепа за това двете предложения да бъдат договаряни и разглеждани успоредно. Ще е необходима допълнителна работа, за да се види как да се гарантира съответствието между тези две предложения.
10. Второ, ще е необходима повече работа, за да се осигурят достатъчно стимули за сектора, за да се насърчат инвестициите в технологии с нулеви емисии, особено за да се разбере по-добре потенциалното въздействие на по-тежките превозни средства, движещи се по съществуващата инфраструктура, и какво означава това за поддръжката и изграждането на нови пътища.
11. Комисията предложи някои изменения за интернализиране на промените в правилата за одобряване на типа, които са интегрирали правилата за аеродинамичните кабинни, както и за да се даде възможност за използване на допустимата допълнителна дължина с цел инсталиране на технологии с нулеви емисии. Държавите членки могат да дадат подкрепата си за това.

12. Що се отнася до предложението на Комисията за увеличаване на разрешената маса на превозните средства с нулеви емисии, ще бъде необходима допълнителна работа, за да се види до каква степен това би могло да окаже въздействие върху съществуващата инфраструктура и по какъв начин увеличената маса ще бъде максимално добре разпределена върху различните оси на превозните средства. В ход са обсъждания за най-добрия начин за улесняване на прехода към масовото използване на превозни средства с нулеви емисии за разлика от използваните понастоящем превозни средства, задвижвани с изкопаеми горива. Точните условия на този преход ще се нуждаят от допълнително проучване.
13. И накрая, за да се гарантира по-ефективно и последователно прилагане на новите и съществуващите правила, държавите членки разбират предложението на Комисията в член 6, свързано с доказателствата, които трябва да бъдат налични в превозните средства, въпреки че не подкрепят изменението на правилата на наскоро приетата платформа eFTI и използването на платформата eFTI за доказване на документацията по отношение на интермодалните транспортни операции. Що се отнася до контрола на претоварените превозни средства, държавите членки биха могли да се споразумеят за използването на автоматичните системи, монтирани на пътя, и да го приведат в съответствие с изискванията и броя на системите, които ще бъдат внедрени, както ще бъде регламентирано в Регламента за TEN-T. Държавите членки също така се споразумяват да въведат нов член 10га по отношение на прилагането на схемите на политиката за интелигентен достъп с цел регулиране, наблюдение и улесняване на достъпа на тежкотоварни превозни средства до определени пътища или райони.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

14. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да вземе под внимание настоящия доклад за напредъка в работата по предложеното преразглеждане на Директивата относно масите и размерите на някои пътни превозни средства.