



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. július 13.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0265(COD)

11722/23
ADD 3

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. július 12.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2023) 446 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv felülvizsgálatáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2023) 446 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2023) 446 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2023.7.11.
SWD(2023) 446 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri:

Javaslat

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv felülvizsgálatáról

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?

A 96/53/EK irányelv meghatározza az EU-n belül üzemelő, kereskedelmi célú nehézgépjárművek megengedett legnagyobb össztömegét és méreteit. Az irányelv e közös előírások létrehozásával egyrészt annak biztosítását célozta, hogy a nehézgépjárművek ne lépjék túl a közúti közlekedésbiztonságot, az infrastruktúrát és a környezetet esetlegesen veszélyeztető határértékeket, másrészt azt, hogy a közúti fuvarozók egyenlő feltételek mellett versenyezzenek a belső piacon. Az irányelv ezt követő célzott módosításainak célja a közúti szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának javítása volt. Ez a járművek és jármű-kombinációk megengedett legnagyobb össztömegétől és méretétől való bizonyos eltérések bevezetésével valósult meg az alternatív üzemanyaggal hajtott erőátviteli rendszerek elterjedésének ösztönzése, a járművek aerodinamikájának javítása és az egyéb szállítási módokkal való interoperabilitás biztosítása érdekében.

Az irányelv utólagos értékelés tárgyát képezte, amelyre a hatásvizsgálattal párhuzamosan került sor. Az értékelés megállapította, hogy az irányelv csak részben volt sikeres a célkitűzései elérésében. Bár az irányelv megkönnyítette a határokon átnyúló szállítást és felszámolt néhány technikai akadályt, a nemzeti eltérések és az egyes rendelkezésekben szereplő kétértelműségek eltérő nemzeti szabályokat és gyakorlatokat, valamint a belső piac szétagoltságát eredményezték, különösen a nagyobb tömegű nehézgépjárművek és az európai moduláris rendszerek (EMS – szabványos járműegységek hosszabb és/vagy nehezebb kombinációi) használata tekintetében. A nemzeti szabályok és eltérések sokfélesége, valamint az egyes tagállamok közötti kétoldalú megállapodások jogbizonytalanságot teremtettek a határokon átnyúló szállításra alkalmazandó szabályok tekintetében, emellett eredménytelenné és következtelenné tették a jogérvényesítést. Az irányelv igen korlátozott hatást gyakorolt a fenntarthatóságra, mivel az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek – többek között a kibocsátásmentes járművek (pl. a kibocsátásmentes technológiák elhelyezéséhez szükséges többlettömeg) és az aerodinamikai eszközök (pl. a hátsó légterelők elhelyezéséhez szükséges többlethosszúság) elterjedésére szánt ösztönzők elégtelennek bizonyultak. Az irányelv részben sikertelen volt az intermodális műveletek hatékony előmozdítása terén is, főként a belső és külső következtelenségei, többek között a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelvvel való következtelensége miatt.

Uniós fellépés nélkül folytatódna az irányelv következtelen alkalmazása és nem megfelelő végrehajtása, továbbá az innovációt érintő szabályozási korlátozások és a technológiai fejlődéssel való összhang hiánya akadályozná a hatékonyabb, fenntarthatóbb és más szállítási módokkal kompatibilisebb járművek és üzemeltetési rendszerek bevezetését. Tekintettel a kereskedelmi célú közúti szállítási műveletek gazdasági, társadalmi és környezeti hatásainak határokon átnyúló dimenziójára, az irányelvnek a feltárt problémák kezelése érdekében történő javítása egyértelműen releváns az EU számára.

Mit kellene elérni?

Az európai zöld megállapodással és az EU belső piaci céljaival összhangban e kezdeményezés célja a nehézgépjárművek által végzett közúti szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának javítása, valamint az áruk szabad mozgásának és a tisztességes versenynek a biztosítása a közúti szállítás belső piacán. Ezek a célok a következők révén valósíthatók meg: a) a kibocsátásmentes járművek és az energiatakarékos eszközök elterjedését gátló akadályok felszámolása és az intermodális szállítás ösztönzése, b) a nehézgépjárművek legnagyobb össztömegére és méreteire vonatkozó szabályok harmonizálása a határokon átnyúló műveletek során, valamint c) a szabályok végrehajtásának javítása. A felülvizsgált irányelv stabil és megfelelőbb szabályozási keretet biztosít, amely figyelembe veszi a szállítási műveletek különböző típusainak sajátos igényeit, ugyanakkor biztosítja a magas szintű biztonságot, az infrastruktúra védelmét, valamint a közlekedési rendszerből származó üvegházhatásúgáz- és szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésének szükségességét.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

Az össz tömegről és méretekről szóló irányelv értékelése megerősíti, hogy az uniós fellépés többletértéket képvisel az uniós közutakon közlekedő nehézgépjárművekre vonatkozó közös előírások megállapítása terén. Az irányelv hiányosságai azonban – többek között a joghézagok és az elavult előírások – akadályozzák a dekarbonizációs technológiák széles körű elterjedését és a működési hatékonyság javítását a határokon átnyúló szállítás során. Az összehangolt uniós fellépés hiánya a piac további széttagozottságához, versenytorzuláshoz és diszkriminatív ellenőrzési gyakorlatokhoz vezetne. Mindez gyengítené a kibocsátásmentes járművek és az energiahatékony technológiák elterjedésére irányuló ösztönzőket. A nemzeti, helyi és ágazati szintű kezdeményezések nem lesznek elegendőek az uniós szintű problémák és azok mögöttes okainak kezeléséhez, illetve ahhoz, hogy érdemben hozzájáruljanak a dekarbonizációs célok eléréséhez. Az irányelv felülvizsgálata megőrzi a tagállamok azon előjogát, hogy konkrét infrastruktúrához és helyi körülményekhez igazított megoldásokat dolgozzanak ki.

B. Megoldások

Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?

Az értékelés és a hatásvizsgálat során feltárt problémák és az azokat kiváltó okok kezelésére három szakpolitikai alternatíva (A., B. és C.) került kidolgozásra. A kezdeményezés célkitűzései elérésének elősegítése érdekében valamennyi szakpolitikai alternatíva tartalmaz dekarbonizációs, harmonizációs és jogérvényesítési intézkedéseket, bár eltérő szintű eredményességgel és hatékonysággal.

Az **A. szakpolitikai alternatíva** hét szakpolitikai intézkedést foglal magában, amelyek valamennyi szakpolitikai alternatíva esetében közösek. Az A. szakpolitikai alternatíva összehangolja a nehezebb és/vagy hosszabb járművek (a 44 tonnás járművek és az európai moduláris rendszerek) határokon átnyúló műveleteire vonatkozó feltételeket azon tagállamok között, amelyek a nemzeti eltérésekkel összhangban engedélyeznek ilyen járműveket a területükön. A kibocsátásmentes technológiák elhelyezése érdekében ez a szakpolitikai alternatíva az össz tömegre és a hosszúságra vonatkozó határértékek növelésével biztosítja, hogy a kibocsátásmentes nehézgépjárművek ne veszítsenek hasznos terhelést a hagyományos belső égésű motorral hajtott nehézgépjárművekhez képest, ami ösztönözni fogja a kibocsátásmentes technológiák elterjedését. Megkönnyíti továbbá az intermodális szállításhoz használt magas kockakonténerek szállítását. Végezetül némileg megerősíti a jogérvényesítést azáltal, hogy egymillió járműkilométerre vetítve meghatározza az ellenőrzések minimális számát, és minimumkövetelményeket ír elő azon tagállamok számára, amelyek hajlandóak intelligens hozzáférési politikákat végrehajtani e rendszerek EU-szerte megvalósítandó harmonizációjának és interoperabilitásának biztosítása érdekében.

A **B. szakpolitikai alternatíva** fokozottabban támogatja a kibocsátásmentes nehézgépjármű-állományokra való áttérést olyan gazdasági ösztönzők révén, mint például a kibocsátásmentes erőátviteli rendszerekkel ellátott nehézgépjárművek vagy az intermodális (nem konténeres) műveletekben részt vevő nehézgépjárművek további rakodási kapacitásának lehetővé tétele. Ez a szakpolitikai alternatíva bevezeti azt a céldátumot, amelyen túl az A. szakpolitikai alternatívában a határokon átnyúló szállítás során lehetővé tett nagyobb tömegű (44 tonnás) nehézgépjárműveknek kibocsátásmentesnek kell lenniük, de közlekedhetnek az EU egész területén. A B. szakpolitikai alternatíva harmonizálja a bizonyos hosszabb/nehezebb járművekkel végzett, határokon átnyúló szállításra vonatkozó engedélyezési követelményeket és közigazgatási eljárásokat (pl. oszthatatlan rakományok szállítása esetén), és a hatékonyabb jogérvényesítés érdekében a közúti infrastruktúrára telepítendő kötelező tömegellenőrző berendezéseket (pl. mozgás közbeni tömegmérő rendszert [WIM]) vezet be.

A **C. szakpolitikai alternatíva** a legmagasabb szintű harmonizációt, dekarbonizációt és jogérvényesítést célozza, azonban határozottabb uniós szabályozási fellépést tartalmaz, mint a másik két alternatíva. Ez a szakpolitikai alternatíva az EU egész területére kiterjeszti a – kötelezően kibocsátásmentes és/vagy intermodális műveletekben részt vevő – európai moduláris rendszerek működési területét, ugyanakkor szigorúbb járműbiztonsági előírásokat és szigorúbb járművezetői képesítési követelményeket ír elő. Ez a szakpolitikai alternatíva jár a legmagasabb infrastruktúra-

karbantartási költségekkel a tagállami hatóságok számára, és további megfelelési költségeket ír elő a moduláris rendszereket használó gazdasági szereplőkre.

A szakpolitikai alternatíváknak az eredményesség, a hatékonyság, a koherencia, a szubszidiaritás és az arányosság szempontjából történő összehasonlítása alapján a **B. szakpolitikai alternatíva az előnyben részesített alternatíva**. Megfelelő egyensúlyt biztosít a kívánt célkitűzések eredményes elérése között, miközben biztosítja, hogy az e szakpolitikai alternatíva keretében javasolt intézkedések ne lépjenek túl a probléma hatékony megoldásához szükséges mértéket.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Az érdekelt felek széles körben támogatták mindhárom szakpolitikai alternatíva közös intézkedéseit, amelyek magukban foglalják a nehézgépjárművek legnagyobb össztömegének és méreteinek növelését a kibocsátásmentes technológiák tömegének és méretének kompenzálása érdekében, valamint az ugyanazon előírásokat lehetővé tevő szomszédos tagállamok közötti nehezebb/hosszabb járművekkel végzett, határokon átnyúló szállítás engedélyezését. A hatóságok és az ágazat képviselői ezeket az intézkedéseket, valamint a járműszállító járművek terhelt hosszának harmonizálását és a nehézgépjárművek össztömegére vonatkozó ellenőrzések minimális szintjének megállapítását tekintették a dekarbonizáció, a harmonizáció és a jogérvényesítés szempontjából legfontosabb intézkedéseknek. Néhány tagállam és a vasúti/intermodális szállításban érdekelt felek azonban némi ellenállást tanúsítottak abban a tekintetben, hogy a közúti infrastruktúrára gyakorolt hatással és a vasútról a közútra való esetleges visszatéréssel kapcsolatos aggályok miatt a nehezebb/hosszabb nehézgépjárművek számára engedélyezzék a határokon átnyúló távolsági műveleteket (ezt nagymértékben támogatja a C. szakpolitikai alternatíva). Az érdekelt felek különösen üdvözlötték a B. szakpolitikai alternatívában szereplő további zöldítési ösztönzőket, például azt, hogy a kibocsátásmentes technológia tömegétől függetlenül legfeljebb 4 tonna többlettömeget engedélyezzenek, és a pótkocsikat és félpótkocsikat intermodális fuvarozási egységeknek tekintsék. Az érdekelt felek határozottan támogatták a nem szokványos szállítási műveletek engedélyezésére vonatkozó közigazgatási eljárások harmonizációját és egyszerűsítését is (B. szakpolitikai alternatíva).

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?

A B. szakpolitikai alternatíva várhatóan a (közúti infrastruktúra karbantartásával kapcsolatos) kiigazítási költségek megtakarítását eredményezi a **nemzeti hatóságok** számára, a költségmegtakarítás az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 3 milliárd EUR-t tesz ki. A költségmegtakarítást a megtett utak számának az alapforgatókönyvhöz viszonyított csökkenése (a hasznos terhelés növekedése miatt), a kizárólag közúti szállításról az intermodális szállításra való áttérés, valamint a túlterhelési gyakorlatok gyakoriságának és súlyosságának mérséklődése okozza. Ezen túlmenően a nemzeti hatóságok adminisztratív költségeinek becsült megtakarítása 22,8 milliárd EUR. Ezt az egyablakos ügyintézési rendszerek nemzeti szintű végrehajtása és ezáltal az engedély iránti kérelmek feldolgozása terén elért költségmegtakarítás, valamint a mozgás közbeni tömegmérő rendszerek által lehetővé tett manuális/közúti ellenőrzések számának csökkenése okozza. A nemzeti hatóságok számára jelentkező teljes költségmegtakarítás az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 25,8 milliárd EUR.

A **közúti fuvarozók** számára az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 42,8 milliárd EUR kiigazítási költség megtakarítása jelentkezne. Ez a költségmegtakarítás az üzemeltetési költségek csökkenésével, valamint a manuális/közúti tömegellenőrzések során a hatóságokkal való együttműködéshez szükséges idő csökkenésével függ össze. Az üzemeltetési költségek csökkenését az átlagos hasznos terhelés növekedése és a megtett utak számának csökkenése (a kibocsátásmentes technológiák figyelembevételéhez szükséges többlethosszúság és -tömeg, a határokon átnyúló szállításban az öt- és hattengelyes nehézgépjárművek megengedett legnagyobb össztömegének harmonizációja, a 44 tonnás

nehézgépjárművek és az európai moduláris rendszerek általi, engedélyező tagállamok között történő, határokon átnyúló szállítás engedélyezése, valamint a járműszállító járművek terhelte hosszának harmonizálása miatt), valamint a kizárólag közúti műveletekről az intermodális műveletekre való (az intermodális szállítás fogalommeghatározásának a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelvvel való összehangolása miatt) áttérés okozza. Ezenfelül a közúti fuvarozók számára megszűnnek az intermodális szállításban a magas kockakonténerek elhelyezése érdekében magasabb tehergépkocsik használatára vonatkozó engedélyek (az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – 3,2 milliárd EUR), továbbá csökken az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyek kiállítása iránti kérelmek elkészítéséhez és benyújtásához szükséges idő (az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – 1,2 milliárd EUR), amit az egyablakos ügyintézési rendszer elveinek nemzeti szintű alkalmazása és a dokumentumok digitalizálása tesz lehetővé. A közúti fuvarozók számára jelentkező teljes költségmegtakarítás az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 47,3 milliárd EUR.

A B. szakpolitikai alternatíva várhatóan a külső költségek megtakarítását eredményezi a szén-dioxid-kibocsátás (az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 3,5 milliárd EUR), a légszennyezőanyag-kibocsátás (2,1 milliárd EUR) és a zajkibocsátás (0,7 milliárd EUR) tekintetében. A költségmegtakarítást a kibocsátásmentes nehézgépjárművek fokozottabb használata, az intermodális szállításra való áttérés és (a megnövekedett hasznos terhelés miatt) a megtett utak számának csökkenése teszi lehetővé. A B. szakpolitikai alternatíva várhatóan a halálos kimenetelű balesetek külső költségeinek mintegy 0,9 milliárd EUR-val történő csökkenését is eredményezi, amit az intermodális szállításra való áttérés és a megtett utak számának csökkenése tesz lehetővé.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?

A B. szakpolitikai alternatíva az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – várhatóan kb. 4,3 milliárd EUR kiigazítási költséget keletkeztet a **nemzeti hatóságok** számára. E költségek fedezik a közúti infrastruktúrának a kibocsátásmentes járművek számára biztosított többlettömeg-engedmény miatti karbantartását, a hidak és alagutak jegyzékének frissítését, az egyablakos ügyintézés elvének nemzeti szintű végrehajtását, valamint a TEN-T hálózaton 300 km-enként mozgás közbeni tömegmérő rendszerek telepítését. Ezen túlmenően a nemzeti hatóságok számára 16,4 millió EUR adminisztratív költség merül fel az egyablakos rendszerek nemzeti szintű karbantartásával és kezelésével kapcsolatban. A nemzeti hatóságok számára felmerülő teljes költség az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 4,4 milliárd EUR. A költségeket és költségmegtakarításokat tekintve a B. szakpolitikai alternatíva összességében 21,5 milliárd EUR **nettó költségmegtakarítást** eredményez a **nemzeti hatóságok** számára.

A **közúti fuvarozók** számára a B. szakpolitikai alternatíva várhatóan kb. 2,1 milliárd EUR kiigazítási költséget keletkeztet a túlterhelési gyakorlatok csökkenése miatt. A korábban túlterhelt tehergépkocsikat üzemeltető gazdasági szereplőknek immár eleget kell tenniük a tömegre vonatkozó határértékeknek, és több járműkilométer megtételével kell ugyanakkora árumennyiséget szállítaniuk. Ez hatással lesz azokra a fuvarozókra, amelyek jogsértés elkövetésével tevékenykedtek. A B. szakpolitikai alternatíva a **közúti fuvarozók számára** az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 45,1 milliárd EUR **nettó költségmegtakarítást** eredményez.

Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan pozitív hatással lesz a kereskedelmi célú közúti szállítási ágazat nagy többségét alkotó kkv-k versenyképességére (a közúti fuvarozók 99 %-a kkv). Különösen a határokon átnyúló műveletekben, valamint az intermodális műveletekben részt vevő kkv-k számára lesznek előnyök a működési és energiahatékonyság javítását, valamint a

kibocsátásmentes műveletekre való átállást elősegítő intézkedések. A **közúti fuvarozók számára jelentkező nettó költségmegtakarítás** az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 45,1 milliárd EUR.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

A nemzeti hatóságok számára felmerülő teljes költség az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve – kb. 4,3 milliárd EUR. A tagállami közigazgatási szervek számára az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva fő költségeleme (a teljes költség mintegy 96 %-a) az infrastruktúra karbantartásához kapcsolódó kiigazítási költségekből tevődik össze. Azonban mind a költségeket, mind a költségmegtakarításokat figyelembe véve a B. szakpolitikai alternatíva várhatóan 21,5 milliárd EUR **nettó költségmegtakarítást** eredményez a **nemzeti hatóságok** számára.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A kezdeményezés hozzájárulhat a hivatásos gépjárművezetők hiánya jelentette akut probléma enyhítéséhez is, különösen a távolsági műveletek esetében. A nehezebb/hosszabb járművek által végzett műveletek, amelyek ugyanannyi rakomány kevesebb megtett járműút keretében történő szállítását, a nem szokványos szállítás esetében hatékonyabb közúti ellenőrzéseket és gyorsabb közigazgatási eljárásokat tesznek lehetővé, hozzájárulnak a járművezetők munkaidejének és a járművek használatának optimalizálásához. Ezen túlmenően a legújabb biztonsági szabványoknak megfelelő kibocsátásmentes járművek elterjedése és a vezetőfülkék kényelmének javítása hozzájárulhat a szakma arculatának javításához, és fiatalokat és nőket vonzhat az ágazaton belüli munkavállalásra.

Arányosság

Az értékelés szerint az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva az általános szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértékhez képest legarányosabb alternatíva.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

Ebben a szakaszban nincs tervben felülvizsgálat.