



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. május 28.
(OR. en)

9144/18

**Intézményközi referenciaszám:
2018/0130 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 810**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. április 17.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2018) 275 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA a 96/53/EK tanácsi irányelvnek a jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosító vezetőfülkék esetében engedélyezett legnagyobb hosszúságra vonatkozó különös szabályok végrehajtási határideje tekintetében történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2018) 275 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2018) 275 final

Brüsszel, 2018.5.17.
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

a 96/53/EK tanácsi irányelvnek a jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosító vezetőfülkék esetében engedélyezett legnagyobb hosszúságra vonatkozó különös szabályok végrehajtási határideje tekintetében történő módosításáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv¹ legutóbb a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/719 európai parlamenti és tanácsi irányelv² módosította.

Az (EU) 2015/719 irányelv egyik célja az volt, hogy javítsa az irányelv hatálya alá tartozó gépjárművek aerodinamikai jellemzőit, és ennek érdekében e járművek esetében – bizonyos feltételek teljesülése esetén – lehetővé tette a legnagyobb hosszúságra vonatkozó korlátoktól való eltérést. További cél volt a jogszabálynak a technológiai fejlődéshez és a változó piaci igényekhez való igazítása, valamint az intermodális szállítási műveletek megkönnyítése.

A legnagyobb hosszúságra vonatkozó korlátoktól való eltérés a járművek hátsó része tekintetében az aerodinamikai eszközök felszerelésére³ vonatkozott, a járművek első része⁴ tekintetében pedig a lekerekített, aerodinamikai szempontból kedvezőbb vezetőfülkékre.

Ez a határozat a járművek első részével foglalkozik, azaz az (EU) 2015/719 irányelvvel módosított 96/53/EK irányelv 9a. cikkében említett vezetőfülkékkel. A szóban forgó rendelkezés egy sor feltételt állapít meg, többek között azt, hogy a járműnek meg kell felelnie a fordulási rádiuszra vonatkozóan az I. melléklet 1.5. pontjában meghatározott követelményeknek.

A 96/53/EK irányelv⁵ módosításáról szóló javaslatot kísérő hatásvizsgálatában⁶ a Bizottság megállapította, hogy az (EU) 2015/719 irányelv módosítására irányuló jelenlegi javaslat tárgyát képező, a hosszúságra vonatkozó eltérések engedélyezése komoly előnyökkel járna. A járművek aerodinamikai szempontból kedvezőbb kialakítású hátsó részének és a hosszított vezetőfülkéknek köszönhetően nem csak jobb aerodinamikai teljesítmény érhető el, de az ilyen vezetőfülkék a gépjárművezetők számára jobb látási körülményeket, valamint fokozott biztonságot és kényelmet, és a többi úthasználó számára is fokozott biztonságot nyújtanak.

Noha a bizottsági hatásvizsgálat a hosszított vezetőfülkékre vonatkozó rendelkezések hatálybalépése tekintetében nem szól esetleges moratóriumról, a jogalkotók közötti végső kompromisszum következtében – amely az (EU) 2015/719 irányelv 9a. cikkének (3) bekezdésében került elfogadásra – hároméves moratóriumról rendelkezik.

A jelenlegi helyzetre tekintettel, és figyelembe véve, hogy a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás az EU teljes CO₂-kibocsátásának negyedét teszi ki, és hogy a közúti közlekedésből származó kibocsátás a 2015–2030 közötti időszakban az előrejelzések szerint 6 %-kal fog nőni, a Bizottság úgy véli, hogy a hosszított vezetőfülkéknek köszönhető előnyöket a lehető leggyorsabban ki kell aknázni. E kérdés súlyát a nehéz tehergépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó előírásokról szóló, a Bizottság által a harmadik mobilitási

¹ HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

² HL L 115., 2015.5.6., 1. o.

³ A 8b. cikk.

⁴ A 9a. cikk.

⁵ COM(2013) 195 final.

⁶ SWD(2013) 108 final.

csomag keretében benyújtott javaslat is megerősíti, és kifejezetten hangsúlyozza az aerodinamikai vezetőfülkék fontosságát⁷. A nehéz tehergépjárművekre vonatkozó jövőbeni CO₂-kibocsátási előírások betartása ugyanis az energiahatékonyság javítását szolgáló különféle technológiák alkalmazását igényli, és ezek közül az aerodinamikai szempontból kedvező vezetőfülkék alkalmazása a légellenállás csökkentésének leghatékonyabb módja.

A hatályos jogszabályokban szereplő moratórium azonban eltántorítja a gyártókat attól, hogy a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó jövőbeni CO₂-kibocsátási előírásokat a vezetőfülkék aerodinamikai jellemzőinek javítása révén teljesítsék. A moratórium emellett az innovációs elvvel és a minőségi jogalkotás elvével is szembe megy, mivel gátolja új technológiák és koncepciók kifejlesztését.

A Bizottság ezért a 96/53/EK irányelv 9a. cikke (1) bekezdésének átültetésére rendelkezésre álló időszak lerövidítését javasolja. A 9a. cikk (3) bekezdésének javasolt új szövege is elegendő időt biztosítana a tagállamok számára a szükséges lépések megtételére.

Ezzel összefüggésben a Bizottság az e határozat elfogadásához szükséges időt is figyelembe vette.

Meg kell említeni továbbá először is azt, hogy a kérdés alapos tanulmányozása alapján elmondható, hogy a típus-jóváhagyási szabályokat érintő, a 9a. cikk (2) bekezdésben említett változások az 1230/2012/EU bizottsági rendelet⁸ módosításával bevezethetők. Az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosítása, amelyre a becslések szerint 2018 végén kerülhet sor, az általános biztonsági rendelethez kapcsolódó végrehajtási intézkedés⁹ formájában fog történni. Az e javaslatban szereplő új határidő figyelembe veszi ezt a tényt és várhatóan biztosítja, hogy a 96/53/EK irányelv 9a. cikke (1) bekezdését átültető nemzeti intézkedések az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításával körülbelül azonos időben váljanak alkalmazandóvá.

Másodszor, nincs szükség a változások – jelenleg a 96/53/EK irányelv 9a. cikkének (3) bekezdésében szereplő – pontos sorrendjének megtartására. Az érintett járművek közúti használatához a típus-jóváhagyási szabályok módosítására és a 96/53/EK irányelv 9a. cikkének (1) bekezdésében szereplő módosításra egyaránt szükség van. Ez utóbbi módosítás átültetése önmagában nem igényli a típus-jóváhagyási szabályok módosítását. Elegendő, ha a nemzeti szabályok a típusjóváhagyásról mint feltételről rendelkeznek, a 96/53/EK irányelv 9a. cikkének (1) bekezdése szerint.

A javasolt módosítás teljes mértékben összhangban van a Bizottság által már elvégzett hatásvizsgálattal¹⁰, amely – amint az fentebb is szerepel – nem vette fontolóra moratórium bevezetését. Ugyanezen okból e javaslat tekintetében nincs szükség külön hatásvizsgálat készítésére.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat összhangban van a nehéz tehergépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó jelenlegi szakpolitikával, és támogatja azt. Emellett a közúti balesetek és halálesetek számának csökkentését célzó hatályos szakpolitikákkal is összhangban áll.

⁷ COM(2018) 284.

⁸ A Bizottság 1230/2012/EU rendelete (2012. december 12.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és azok pótkocsijainak tömegével és méreteivel kapcsolatos típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 353., 2012.12.21., 31. o.).

⁹ A 661/2009/EU rendelet.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

E javaslat mindössze azon időpont korábbra hozására irányul, amelytől kezdődően alkalmazhatók a 2015/719/EU irányelvben már említett, aerodinamikai szempontból kedvezőbb és/vagy biztonságosabb vezetőfülkék, azaz nincs hatással az intermodális közlekedésre és a közúti közlekedés alternatíváinak térnyerésére irányuló általános célra.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat közvetlenül hozzájárul a Juncker-Bizottság „Munkahelyteremtés, növekedés és beruházások” elnevezésű első számú politikai prioritásának megvalósításához, mivel lehetővé teszi a tehergépjármű- és alkatrész-gyártók számára az innovációt, és azt, hogy új nehéztehergépjármű-modelleket állítsanak elő. E javaslat célja továbbá, hogy a nehéz tehergépjárművek kibocsátásának csökkenése révén hozzájáruljon az „energiaunió és éghajlati politika” prioritásaihoz.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A javasolt módosítás jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése.

- **Szubszidiaritás**

A javaslat a 96/53/EK irányelv 9a. cikke (3) bekezdésében meghatározott határidő kiigazítására korlátozódik. Erről a kiigazításról csak maga az Unió rendelkezhet.

Emellett a belső piaci torzulások csak úgy előzhetők meg, ha az új szabályok alkalmazásának kezdőnapja ugyanaz az időpont.

- **Arányosság**

A szakpolitikai javaslat arányos a feltárt problémákkal, és nem lép túl az azok megoldásához szükséges mértéken. Az intézkedés konkrétan a 96/53/EK irányelv 9a. cikke (1) bekezdésének átültetéséhez rendelkezésre álló időszak kiigazítására korlátozódik, és a kiigazítással is elegendő időt biztosít a tagállamoknak a szükséges lépések megtételére.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az irányelvek általában csak ugyanilyen típusú jogszabályok, azaz módosító irányelvek révén módosíthatók. Ebben az esetben azonban csupán a tagállamok számára megszabott határidő módosításáról van szó. Ezt a módosítást – természeténél fogva – a tagállamoknak nem kell átültetniük. Következésképpen a módosításnak határozat formáját kell öltenie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

Mivel e javaslatához nem készült külön hatásvizsgálat, a Bizottság által már elvégzett hatásvizsgálatra (SWD (2013) 108 final) támaszkodik.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javasolt módosításnak nincsenek az Unió költségvetését érintő vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat főbb elemei az alábbiak:

A 96/53/EK irányelv

9a. cikk

A 9a. cikk (3) bekezdése jelenlegi formájában az aerodinamikai szempontból kedvező vezetőfülkék alkalmazása tekintetében hároméves moratóriumról rendelkezik, amelyet a típusjóváhagyásra vonatkozó műszaki követelményeket érintő szükséges módosítások átültetésének vagy alkalmazásának napjától kezdődően kell alkalmazni.

E javaslat értelmében a 9a. cikk (3) bekezdése úgy módosulna, hogy abból törlésre kerülne a hároméves moratórium, és egy rövidebb, de arányos határidő kerülne meghatározásra.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

a 96/53/EK tanácsi irányelvnek a jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosító vezetőfülkék esetében engedélyezett legnagyobb hosszúságra vonatkozó különös szabályok végrehajtási határideje tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv¹³ az energiafelhasználás és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, a jogszabálynak a technológiai fejlődéshez és a változó piaci igényekhez való igazítása, valamint az intermodális szállítási műveletek megkönnyítése céljából az (EU) 2015/719 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴ módosította.
- (2) A gépjármű-vezetőfülkék aerodinamikai jellemzőinek javításával jelentősen javítható a járművek energiahatékonysága. Ez a javulás azonban a legnagyobb hosszúságra vonatkozóan a 96/53/EK irányelvben meghatározott korlátok mellett a járművek hasznos teherbírásának csökkentése nélkül nem volt lehetséges. Ezért az (EU) 2015/719 irányelv a legnagyobb hosszúságra vonatkozó korlátoktól való eltérést vezetett be.
- (3) Az (EU) 2015/719 irányelv emellett az aerodinamikai szempontból kedvező vezetőfülkék alkalmazása tekintetében hároméves moratóriumról is rendelkezik,

¹¹ HL C [...], [...], [...] o.

¹² HL C [...], [...], [...] o.

¹³ HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/719 irányelve (2015. április 29.) 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 módosításáról (HL L 115., 2015.5.6., 1. o.).

amelyet a típusjövahagyására vonatkozó műszaki követelményeket érintő szükséges módosítások átültetésének vagy alkalmazásának napjától kezdődően kell alkalmazni.

- (4) Annak érdekében, hogy az aerodinamikai szempontból kedvezőbb kialakítású vezetőfülkéknek köszönhetően a nehéz tehergépjárművek energiahatékonysága, a gépjárművezetők jobb látási körülményei, fokozott biztonsága és kényelme, valamint a többi úthasználó fokozott biztonsága tekintetében elérhető előnyöket mielőbb ki lehessen aknázni, gondoskodni kell arról, hogy a szóban forgó, aerodinamikai szempontból kedvezőbb kialakítású vezetőfülkéket szükségtelen késedelem nélkül, a típusjövahagyásra vonatkozó követelmények rendelkezésre állásától kezdődően alkalmazni lehessen.

- (5) A 96/53/EK tanácsi irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 96/53/EK tanácsi irányelv 9a. cikkének (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az (1) bekezdést [XXX] [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be: 4 hónappal e határozat hatálybalépést követően]-tól/-től kezdődően kell alkalmazni.”

2. cikk

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök