



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 13 юли 2023 г.
(OR. en)

11722/23
ADD 3

Междуетноститутуционално досие:
2023/0265(COD)

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

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	12 юли 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2023) 446 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за преразглеждане 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

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2023) 446 final.

Приложение: SWD(2023) 446 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 11.7.2023 г.
SWD(2023) 446 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,
придружаващ

Предложение за преразглеждане 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

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

A. Необходимост от действие

В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?

С Директива 96/53/ЕО се определят максимално допустимите маси и размери на търговските тежкотоварни превозни средства, които се движат в ЕС. С установяването на тези общи стандарти с директивата се цели да се гарантира, че тежкотоварните превозни средства не надвишават граничните стойности, така че да застрашават пътната безопасност, инфраструктурата и околната среда и че автомобилните превозвачи могат да се конкурират при равни условия на вътрешния пазар. Следващите изменения на директивата са насочени към подобряването на енергийната и оперативната ефективност на автомобилните превози. За целта се въвеждат определени дерогации от максимално допустимите маси и размери на превозните средства и комбинациите от превозни средства, за да се насърчи разпространението на силови задвижвания, работещи с алтернативно гориво, да се подобри аеродинамиката на превозните средства и да се осигури оперативна съвместимост с другите видове транспорт.

На директивата е направена последваща оценка непосредствено след оценката на въздействието. При оценката е констатирано, че целите на директивата са само частично постигнати. Въпреки че с нея се улеснява трансграничният транспорт и се премахват някои технически пречки, националните дерогации и двусмислията в някои разпоредби са довели до създаването на различни национални правила и практики и до разпокъсаност на вътрешния пазар, по-конкретно по отношение на използването на по-тежки тежкотоварни превозни средства и Европейски модулни системи (ЕМС — по-дълги и/или по-тежки комбинации от стандартни единични превозни средства). Поради несъгласуваните национални правила и дерогации, наред с двустранните договорености между някои държави членки, се е създадала правна несигурност по отношение на правилата, приложими за трансграничния транспорт, и правоприлагането е станало неефективно и непоследователно. Директивата е имала крайно ограничен принос за устойчивото развитие, тъй като стимулите за разпространението на превозни средства на алтернативно гориво, включително превозни средства с нулеви емисии (например допълнителна маса за инсталиране на оборудване, използващо технологии с нулеви емисии) и аеродинамични елементи (например допълнителна дължина за монтиране на задни заслонки), явно са недостатъчни. Отчита се също така частичен неуспех по отношение на ефективното насърчаване на интермодалните операции, предимно поради вътрешна и външна несъгласуваност в директивата, включително несъгласуваност с Директивата за комбиниран транспорт.

Без действия на ЕС директивата ще продължи да се прилага непоследователно и правоприлагането ще продължи да бъде неефективно, а регулаторните ограничения за иновациите и несъгласуваността с развитието на технологиите ще продължат да бъдат пречка за внедряването на превозни средства и оперативни схеми, които са по-ефективни, устойчиви и съвместими с другите видове транспорт. Като се имат предвид трансграничните измерения на икономическите, социалните и екологичните въздействия на търговските автомобилни превози, подобряването на директивата с цел решаване на набелязаните проблеми има очевидна значимост за ЕС.

Какво следва да бъде постигнато?

В съответствие с целите на Европейския зелен пакт и на вътрешния пазар на ЕС настоящата инициатива има за цел подобряването на енергийната и оперативната ефективност на автомобилните превози с тежкотоварни превозни средства и гарантирането на свободно движение на стоки и лоялна конкуренция на вътрешния пазар на автомобилния транспорт. Това следва да се постигне чрез: а) премахване на пречките за разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и на устройства за икономия на енергия и стимулиране на интермодалния транспорт; б) хармонизиране на правилата за максималните маси и размери на тежкотоварните превозни средства при трансгранични операции; и в) подобряване на

правоприлагането във връзка със задължителното спазване на правилата. С изменената директива ще се осигури стабилна и по-устойчива регулаторна рамка, съобразена с конкретните потребности на различните видове транспортни операции, и едновременно с това ще се гарантира високо равнище на безопасност, защита на инфраструктурата и необходимото намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители от транспортната система.

Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?

При оценката на Директивата за масите и размерите е потвърдена добавената стойност на действията на ЕС за установяване на общи стандарти за тежкотоварните превозни средства, които се движат по пътищата на ЕС. Някои недостатъци на директивата, включително вратички в законите и остарели стандарти, обаче създават пречки за повсеместното внедряване на технологии за декарбонизация и подобрения на оперативната ефективност при трансграничния транспорт. Липсата на координирани действия на ЕС би довела до по-голяма разпокъсаност на пазара, нарушаване на конкуренцията и дискриминационни практики за контрол. Всичко това би отслабило стимулите за внедряване на превозни средства с нулеви емисии и енергийно ефективни технологии. Инициативи на национално, местно и секторно равнище няма да бъдат достатъчни за справянето с общите за ЕС проблеми и факторите за тях и няма да имат съществен принос за постигането на целите за декарбонизация. С изменената директива ще се запазят прерогативите на държавите членки да разработват решения, съобразени със специфичните инфраструктурни и местни обстоятелства.

Б. Решения

Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината?

Разработени са три варианта на политиката (ВП А, ВП Б, ВП В) за справяне с проблемите и факторите за тях, набелязани по време на оценките на резултатите и въздействието. Всички варианти на политиката съдържат мерки за декарбонизация, хармонизация и правоприлагане, спомагащи за постигането на целите на инициативата, но при различни равнища на ефективност и ефикасност.

ВП А включва седем мерки, които са общи за всички варианти на политиката. С ВП А се хармонизират условията за трансгранични операции с по-тежки и/или по-дълги превозни средства (44-тонни превозни средства и ЕМС) между държавите членки, които разрешават движението на такива превозни средства на своите територии в съответствие с националните дерогации. С увеличаването на граничните стойности за масите и дължините за инсталиране на оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, се гарантира, че полезният товар на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии няма да бъде по-малък от този на тежкотоварните превозни средства с конвенционални двигатели с вътрешно горене, с което ще се стимулира разпространението на технологии с нулеви емисии. Улеснява се също така превозът на контейнери с голяма кубатура за интермодален транспорт. И накрая правоприлагането се засилва в известна степен чрез установяване на минимален брой проверки на всеки милион километра пробег и определяне на минимални изисквания за държавите членки, готови да въвеждат политики за интелигентен достъп, за да се гарантира хармонизацията и оперативната съвместимост на тези схеми в целия ЕС.

С **ВП Б** се стига по-далеч по отношение на подпомагането на прехода към повсеместното използване на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии чрез икономически стимули, като например предоставената възможност за допълнителна товароподемност на тежкотоварните превозни средства със силови задвижвания с нулеви емисии или тежкотоварните превозни средства, участващи в интермодални (неконтейнерни) операции. С този вариант на политиката се въвежда крайната дата, след която по-тежките (44-тонни) тежкотоварни превозни средства, разрешени за използване при трансграничен транспорт съгласно ВП А, трябва да бъдат с нулеви емисии, но може да се движат в целия ЕС. С ВП Б се хармонизират изискванията и административните процедури за издаване на разрешителни за трансграничен транспорт с определени по-дълги и/или по-тежки превозни средства (например

за превоз на неделими товари) и се въвежда задължително оборудване за контрол на масата (система за претегляне в движение), което трябва да бъде инсталирано в пътната инфраструктура за по-ефективно правоприлагане.

С **ВП В** се поставят най-високи цели по отношение на хармонизацията, декарбонизацията и правоприлагането, но се изискват по-мощни регулаторни действия на ЕС, отколкото при другите два варианта. С него оперативната област за ЕМС, които трябва да бъдат с нулеви емисии и/или да участват в интермодални операции, се разширява до цялата територия на ЕС, като същевременно се налагат по-високи стандарти за безопасността на превозните средства и по-строги изисквания за квалификацията на водача. Този вариант на политиката е свързан с най-високи разходи за поддръжка на инфраструктурата за органите на държавите членки и с допълнителни разходи за привеждане в съответствие за превозвачите, използващи модулни системи.

Въз основа на сравнението на трите варианта на политиката по отношение на ефективността, ефикасността, съгласуваността, субсидиарността и пропорционалността, **ВП Б е предпочитаният вариант**. С него се осигурява необходимият баланс между ефективното постигане на преследваните цели и гарантирането, че предложените мерки съгласно този вариант на политиката не надхвърлят необходимото за ефикасното решаване на проблема.

Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?

Заинтересованите страни изразяват широка подкрепа за мерките, общи за всички варианти на политиката, които включват увеличаване на максималните маси и размери на тежкотоварните превозни средства, за да се компенсира увеличаването на масите и размерите при инсталиране на оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, и разрешаване на трансграничния транспорт с по-тежки и/или по-дълги превозни средства между съседни държави членки, разрешаващи прилагането на едни и същи стандарти. Представителите на органите и отрасъла считат тези мерки, както и хармонизацията на дължината на автомобилите в натоварено състояние и установяването на минимално равнище на проверките на масата на тежкотоварните превозни средства, за най-съществени по отношение на декарбонизацията, хармонизацията и правоприлагането. Няколко държави членки и заинтересовани страни от железопътния и интермодалния транспорт обаче са изразили известно нежелание да се разрешат трансгранични превози на дълги разстояния с по-тежки и/или по-дълги превозни средства (което силно се подкрепя във **ВП В**) поради опасения за въздействието върху пътната инфраструктура и за евентуално връщане към автомобилния транспорт за сметка на железопътния. Заинтересованите страни са приветствали по-конкретно допълнителните стимули за екологизиране, предвидени във **ВП Б**, като например разрешаването на максимална допълнителна маса от 4 t, независимо от реалната маса на оборудването използващо технология с нулеви емисии, и класифицирането на ремаркетата и полуремаркетата като единични превозни средства за интермодален транспорт. Заинтересованите страни са изразили също така силна подкрепа за хармонизацията и опростяването на административните процедури за издаването на разрешителни за транспортни операции с извънгабаритни товари (във **ВП Б**).

В. Въздействия на предпочитания вариант

Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такива, в противен случай — от основните варианти)?

С **ВП Б** се очаква да се реализират икономии на разходи за адаптиране (свързани с поддръжката на пътната инфраструктура) за **националните държавни органи** в размер на 3 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Фактори за тези икономии са намаляването на броя на курсовете спрямо началния (поради увеличаването на полезния товар), преминаването от изцяло автомобилен към интермодален транспорт и намаляването на честотата и степента на практиките за

претоварване. Освен това се очакват икономии на административни разходи за националните държавни органи в размер на 22,8 милиарда евро. Фактори за тях са въвеждането на системи за обслужване на едно гише на национално равнище със съответните икономии при обработката на заявления за издаване на разрешителни и намаляването на броя на ръчните/крайпътните проверки поради използването на системи за претегляне в движение. Очакваните общи икономии за националните държавни органи са в размер на 25,8 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий.

Автомобилните превозвачи се очаква да реализират икономии на разходи за адаптиране в размер на 42,8 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Те са свързани с намаляването на експлоатационните разходи и намаленото време за оказване на съдействие на държавните органи при ръчни/крайпътни проверки на масата. Фактори за намаляването на експлоатационните разходи са увеличаването на средния полезен товар, намаляването на броя на курсовете (поради допълнителната дължина и маса за инсталиране на оборудване използващо технологии с нулеви емисии, хармонизацията на максимално допустимата маса на 5- и 6-осни тежкотоварни превозни средства при трансграничен транспорт, разрешаването на трансграничен транспорт с 44-тонни превозни средства и ЕМС между „разрешаващи“ държави членки и хармонизацията на дължината на автомобилите в натоварено състояние) и преминаването от изцяло автомобилни към интермодални операции (поради съгласуването на определенията за интермодален транспорт с Директивата за комбиниран транспорт). Освен това се очаква автомобилните превозвачи да реализират икономии от премахването на разрешителните за използване на по-високи товарни автомобили, за да могат да превозват контейнери с голяма кубатура при интермодален транспорт (3,2 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий), и от намаляването на необходимото време за изготвяне и подаване на заявления за издаване на специални разрешителни за превоз на неделими товари (1,2 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий) поради прилагането на принципите за единно звено за контакт на национално равнище и цифровизацията на документите. Очакваните общи икономии за автомобилните превозвачи са в размер на 47,3 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий.

С ВП Б се очаква да се реализират икономии на външни разходи, свързани с емисиите на CO₂ (в размер на 3,5 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий), с емисиите на замърсители на въздуха (2,1 милиарда евро) и с излъчвания шум (0,7 милиарда евро). Фактори за тях са по-широкото използване на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, преминаването към интермодален транспорт и намаляването на броя на курсовете (поради увеличения полезен товар). С ВП Б се очаква също така да се намалят с приблизително 0,9 милиарда евро външните разходи, свързани със смъртни случаи, поради преминаването към интермодален транспорт и намаляването на броя на курсовете.

Какви са разходите от предпочитания вариант (ако има такива, в противен случай — от основните варианти)?

ВП Б се очаква да доведе до разходи за адаптиране за **националните държавни органи** в размер на 4,3 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Те включват поддръжката на пътната инфраструктура поради допускането на по-голяма маса за превозните средства с нулеви емисии, инвентаризацията на мостовете и тунелите, прилагането на принципа за обслужване на едно гише на национално равнище и инсталирането на системи за претегляне в движение на всеки 300 km в мрежата TEN-T. Освен това националните държавни органи ще трябва да поемат административни разходи в размер на 16,4 милиона евро за поддръжката и управлението на системите за обслужване на едно гише на национално равнище. Очакваните общи разходи за националните държавни органи са в размер на 4,4 милиарда евро, изразени като настояща стойност за

периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Равносметката на разходите и икономии по ВП Б е **чисти икономии за националните държавни органи** в размер на 21,5 милиарда евро.

За **автомобилните превозвачи** ВП Б се очаква да доведе до разходи за адаптиране в размер на 2,1 милиарда евро поради намаляването на практиките за претоварване. Превозвачите, които дотогава са претоварвали своите товарни автомобили, вече ще трябва да спазват граничните стойности за масата и съответно ще се увеличи общият пробег, необходим за превоз на същото количество стоки. Това ще засегне превозвачите, които са работили в нарушение на правилата. ВП Б се очаква да доведе до **чисти икономии за автомобилните превозвачи** в размер на 45,1 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий.

Какви са въздействията върху МСП и конкурентоспособността?

Очаква се предпочитаният вариант на политиката да има положително въздействие върху конкурентоспособността на МСП, които са огромното мнозинство в сектора на търговския автомобилен транспорт (99 % от автомобилните превозвачи са МСП). По-конкретно МСП, участващи в трансгранични и интермодални операции, ще имат полза от мерките, спомагащи за подобряването на оперативната и енергийната ефективност и улесняващи прехода към операции с нулеви емисии. **Очакваните чисти икономии за автомобилните превозвачи** са в размер на 45,1 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий.

Ще има ли значителни въздействия върху националните бюджети и администрации?

Очакваните общи разходи за националните държавни органи са в размер на 4,3 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Най-големият разходен елемент от предпочитания вариант на политиката (около 96 % от общите разходи) за администрациите на държавите членки са разходите за адаптиране, свързани с поддръжката на инфраструктурата. Равносметката на разходите и икономии по ВП Б обаче е очаквани **чисти икономии за националните държавни органи** в размер на 21,5 милиарда евро.

Ще има ли други значителни въздействия?

Инициативата може също така да спомогне за облекчаването на наболелия проблем с недостига на професионални водачи, особено при превозите на дълги разстояния. Операциите с по-тежки и/или по-дълги превозни средства, с които същото количество товари може да се превозва при по-малко курсове, по-ефективните крайпътни проверки и по-експедитивните административни процедури за превоз на извънгабаритни товари ще спомогнат за оптимизиране на работното време на водачите и използването на превозните средства. В допълнение разпространението на превозни средства с нулеви емисии, с оборудване по последните стандарти за безопасност и повече удобства в кабината може да спомогне за подобряването на престижа на професията и привличането на млади хора и жени към работа в сектора.

Пропорционалност

Предпочитаният вариант на политиката е оценен като най-пропорционален по отношение на необходимото за постигането на нейните общи цели.

Г. Последващи действия

Кога ще се преразглежда политиката?

Няма предвидено преразглеждане на този етап.