

Brusel 13. září 2023
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2023/0265(COD)

11722/23
ADD 3

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

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. září 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2023) 446 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu revize směrnice Rady 96/53/ES, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2023) 446 final.

Příloha: SWD(2023) 446 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu revize směrnice Rady 96/53/ES,

kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

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

A. Potřeba opatření

V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?

Směrnice 96/53/ES stanoví maximální přípustné hmotnosti a rozměry těžkých užitkových vozidel provozovaných v EU. Stanovením těchto společných norem měla směrnice zajistit, aby těžká vozidla nepřekračovala mezní hodnoty, které mohou ohrozit bezpečnost silničního provozu, infrastrukturu a životní prostředí, a aby provozovatelé silniční dopravy měli na vnitřním trhu rovné podmínky hospodářské soutěže. Účelem následných cílených změn směrnice bylo zlepšit energetickou a provozní účinnost operací silniční dopravy. Toho bylo dosaženo tím, že byly stanoveny určité výjimky z maximálních přípustných hmotností a rozměrů vozidel a souprav vozidel s cílem podpořit využívání hnacích ústrojí na alternativní paliva, zlepšit aerodynamiku vozidel a zajistit interoperabilitu s jinými druhy dopravy.

Směrnice byla podrobena hodnocení *ex post*, které bylo provedeno souběžně s posouzením dopadů. Z hodnocení vyplynulo, že směrnice dosáhla svých cílů pouze částečně. Přestože usnadnila přeshraniční dopravu a odstranila některé technické překážky, vnitrostátní výjimky a nejasnosti v některých ustanoveních vedly k rozdílným vnitrostátním pravidlům a postupům a roztržce vnitřního trhu, zejména pokud jde o používání těžších těžkých vozidel a Evropských modulárních systémů (EMS – delších a/nebo těžších souprav jednotek standardních vozidel). Směrnice vnitrostátních předpisů a výjimek spolu s dvoustrannými ujednáními mezi některými členskými státy zapříčinila právní nejistotu, pokud jde o pravidla vztahující se na přeshraniční dopravu, a způsobila neúčinnost a nejednotnost prosazování práva. Směrnice měla velmi omezený dopad na udržitelnost, protože pobídky k zavádění vozidel na alternativní paliva, včetně vozidel s nulovými emisemi (např. dodatečná hmotnost pro instalaci technologií s nulovými emisemi) a aerodynamických zařízení (např. dodatečná délka pro zadní zakrytování) se ukázaly jako nedostatečné. Směrnice také částečně selhala, pokud jde o účinnou podporu intermodálních operací, zejména kvůli vnitřním a vnějším rozporům směrnice, včetně rozporu se směrnicí o kombinované přepravě.

Bez opatření na úrovni EU by pokračovalo nedůsledné uplatňování a nedostatečné prosazování směrnice a regulační omezení inovací a nesoulad s technologickým pokrokem by bránily zavádění účinnějších a udržitelnějších vozidel a provozních systémů kompatibilních s ostatními druhy dopravy. Vzhledem k přeshraničnímu rozměru hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů operací komerční silniční dopravy má zlepšení směrnice, jehož cílem je řešit zjištěné problémy, pro EU jasný význam.

Čeho by mělo být dosaženo?

V souladu se Zelenou dohodou pro Evropu a cíli vnitřního trhu EU si tato iniciativa klade za cíl zlepšit energetickou a provozní účinnost operací silniční dopravy zajišťovaných těžkými vozidly a zajistit volný pohyb zboží a spravedlivou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu v oblasti silniční dopravy. Toho by mělo být dosaženo těmito způsoby: a) odstraněním překážek zavádění vozidel s nulovými emisemi a energeticky úsporných zařízení a podporou intermodální přepravy; b) harmonizací pravidel pro maximální hmotnosti a rozměry těžkých vozidel v přeshraničních operacích a c) zlepšením prosazování pravidel. Revidovaná směrnice poskytne stabilní a vhodnější regulační rámec, který zohlední konkrétní potřeby různých druhů přepravních operací a zároveň zajistí vysokou úroveň bezpečnosti a ochranu infrastruktury a naplní potřebu snížit emise skleníkových plynů a znečišťujících látek z dopravního systému.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?

Hodnocení směrnice o hmotnostech a rozměrech potvrzuje přidanou hodnotu opatření na úrovni EU spočívající ve stanovení společných norem pro těžká vozidla pohybující se po pozemních komunikacích EU. Nedostatky směrnice, včetně právních mezer a zastaralých norem, však brání širokému zavádění technologií dekarbonizace a zvyšování provozní účinnosti v přeshraniční dopravě. Nedostatek koordinovaných opatření na úrovni EU by vedl k další roztržce trhu, narušení hospodářské soutěže a diskriminačním kontrolním postupům. To vše by oslabilo pobídky k zavádění vozidel s nulovými emisemi a energeticky účinných technologií. Iniciativy na národní, místní a

odvětvové úrovni nebudou stačit k řešení problémů v celé EU a jejich základních příčin ani významně nepřispějí k dosažení cílů dekarbonizace. Revize směrnice zachová výsadní právo členských států vyvinout řešení přizpůsobená konkrétní infrastruktuře a místním podmínkám.

B. Řešení

Pomocí kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována?

Pokud ne, proč?

K řešení problémů a jejich příčin identifikovaných během hodnocení a posouzení dopadů byly navrženy tři možnosti politiky (MP-A, MP-B, MP-C). Všechny možnosti politiky obsahují opatření v oblasti dekarbonizace, harmonizace a prosazování práva, která pomáhají dosáhnout cílů iniciativy, i když s různou úrovní účinnosti a efektivity.

MP-A obsahuje sedm politických opatření, která jsou společná všem možnostem politiky. MP-A harmonizuje podmínky pro přeshraniční operace zajišťované těžšími a/nebo delšími vozidly (44tunová vozidla a EMS) mezi členskými státy, které taková vozidla na svém území povolují v souladu s vnitrostátními výjimkami. Zvýšením mezních hodnot pro hmotnost a rozměry u technologií s nulovými emisemi se zajistí, že těžká vozidla s nulovými emisemi nebudou mít ve srovnání s těžkými vozidly s konvenčními spalovacími motory nižší užitečné zatížení, což bude motivací k zavádění technologií s nulovými emisemi. Usnadní to také přepravu vysokých krychlových kontejnerů pro intermodální přepravu. V neposlední řadě směrnice určitým způsobem posiluje prosazování práva tím, že stanovuje minimální počet kontrol na milion vozových kilometrů, a stanoví minimální požadavky pro členské státy, jež chtějí zavést politiky inteligentního přístupu, s cílem zajistit harmonizaci a interoperabilitu těchto systémů v celé EU.

MP-B jde v podpoře přechodu na vozový park těžkých vozidel s nulovými emisemi o něco dále, a to prostřednictvím ekonomických pobídek, jako je umožnění dodatečné nakládací kapacity pro těžká vozidla s hnacím ústrojím s nulovými emisemi nebo těžká vozidla zapojená do intermodálních (jiných než kontejnerových) operací. Tato možnost politiky zavádí cílové datum, po kterém musí mít těžší těžká vozidla (44 tun), jejichž používání v přeshraniční dopravě povoluje MP-A, nulové emise, ale mohou být provozována po celé EU. MP-B harmonizuje požadavky na povolení a správné postupy pro přeshraniční dopravu zajišťovanou určitými delšími/těžšími vozidly (např. pro přepravu nedělitelných nákladů) a zavádí povinné zařízení pro kontrolu hmotnosti (tj. systém vážení za jízdy), které má být instalováno do silniční infrastruktury pro účinnější prosazování práva.

MP-C usiluje o nejvyšší úroveň harmonizace, dekarbonizace a prosazování práva, ale je spojena s přísnějšími regulačními opatřeními na úrovni EU než ostatní dvě možnosti. Rozšiřuje oblast provozu EMS na celé území EU, přičemž musí mít nulové emise a/nebo musí být zapojeny do intermodálních operací, a zároveň zavádí vyšší bezpečnostní normy pro vozidla a přísnější požadavky na kvalifikaci řidičů. Tato možnost politiky s sebou nese nejvyšší náklady na údržbu infrastruktury pro orgány členských států a pro provozovatele používající modulární systémy znamená dodatečné náklady na dodržování předpisů.

Na základě srovnání těchto možností politiky z hlediska účinnosti, efektivity, soudržnosti, subsidiarity a proporcionality **je upřednostňovanou možností MP-B**. Zajišťuje správnou rovnováhu mezi účinným dosažením požadovaných cílů a zároveň zajišťuje, aby opatření navrhovaná v rámci této možnosti politiky nepřekračovala rámec toho, co je nezbytné pro účinné řešení problému.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Zúčastněné strany široce podpořily opatření společná všem možnostem politiky, která zahrnují zvýšení maximální hmotnosti a rozměrů těžkých vozidel za účelem kompenzace hmotnosti a rozměrů technologií s nulovými emisemi a povolení přeshraniční přepravy zajišťované těžšími/delšími vozidly mezi sousedními členskými státy, které povolují stejné normy. Za nejdůležitější opatření dekarbonizace, harmonizace a prosazování práva považovaly orgány a zástupci průmyslu uvedená opatření, jakož i harmonizaci ložné délky vozidel pro přepravu vozidel a stanovení minimální úrovně kontrol hmotnosti těžkých vozidel. Několik členských států a zúčastněných stran z oblasti železniční/intermodální dopravy však projevilo určitý odpor k povolení přeshraničních dálkových

operací zajišťovaných těžšími/delšími těžkými vozidly (značně podporovaných v rámci MP-C) kvůli obavám z dopadu na silniční infrastrukturu a z možného přesunu dopravy ze železnice zpět na silnici. Zúčastněné strany uvítaly zejména další pobídky ekologizace obsažené v MP-B, jako je povolení zvýšení maximální hmotnosti o 4 tuny bez ohledu na hmotnost technologie s nulovými emisemi a považování přívěsů a návěsů za intermodální přepravní jednotky. Zúčastněné strany rovněž jednoznačně podpořily harmonizaci a zjednodušení správních postupů týkajících se povolení pro přepravní operace nadměrného nákladu (v MP-B).

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Očekává se, že MP-B přinese **vnitrostátním orgánům veřejné správy** úspory nákladů na přizpůsobení (související s údržbou silniční infrastruktury), které se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 3 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě). Úspory nákladů jsou podmíněny snížením počtu jízd oproti výchozímu scénáři (v důsledku zvýšení užitečného zatížení), přechodem z výlučně silniční dopravy na intermodální přepravu a snížením četnosti a závažnosti přetěžování. Kromě toho se úspory správních nákladů vnitrostátních orgánů veřejné správy odhadují na 22,8 miliardy EUR. Důvodem je zavedení systémů jednoho správního místa na vnitrostátní úrovni, a tedy úspora nákladů při zpracování žádostí o povolení, a snížení počtu manuálních/silničních kontrol, což umožňují systémy vážení za jízdy. Celkové úspory nákladů vnitrostátních orgánů veřejné správy se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 25,8 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

Provozovatelé silniční dopravy by těžili z úspor nákladů na přizpůsobení, které se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 42,8 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě). Úspory souvisí se snížením provozních nákladů a zkrácením času potřebného pro spolupráci s orgány veřejné správy při manuálních/silničních kontrolách hmotnosti. Snížení provozních nákladů je podmíněno zvýšením průměrného užitečného zatížení a snížením počtu jízd (díky dodatečné délce a hmotnosti pro instalaci technologií s nulovými emisemi, harmonizaci maximální přípustné hmotnosti pěti- a šestinápravových těžkých vozidel v přeshraniční dopravě, umožnění přeshraniční přepravy 44 tun a EMS mezi „povolujícími“ členskými státy a harmonizaci ložné délky vozidel pro přepravu vozidel) a přechodem od operací výlučně silniční dopravy k operacím intermodální přepravy (sladěním definice intermodální přepravy se směrnici o kombinované přepravě). Kromě toho těží provozovatelé silniční dopravy ze zrušení povolení pro používání vyšších nákladních vozidel pro umístění vysokých krychlových kontejnerů v intermodální přepravě (3,2 miliardy EUR v období 2025–2050 ve srovnání s výchozím scénářem, vyjádřeno v současné hodnotě) a ze zkrácení doby potřebné k přípravě a podání žádostí o vydání zvláštních povolení pro přepravu nedělitelných nákladů (1,2 miliardy EUR v období 2025–2050 ve srovnání s výchozím scénářem, vyjádřeno v současné hodnotě) díky uplatňování zásad jednoho správního místa na vnitrostátní úrovni a digitalizaci dokumentů. Celkové úspory nákladů provozovatelů silniční dopravy se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 47,3 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

Očekává se, že MP-B přinese úspory externích nákladů na emise CO₂ (odhadované ve srovnání s výchozím scénářem na 3,5 miliardy EUR v období 2025–2050, vyjádřeno v současné hodnotě), na emise látek znečišťujících ovzduší (2,1 miliardy EUR) a na emise hluku (0,7 miliardy EUR). Úspory jsou podmíněny větším využíváním těžkých vozidel s nulovými emisemi, přechodem na intermodální přepravu a snížením počtu jízd (díky zvýšenému užitečnému zatížení). Očekává se také, že MP-B povede ke snížení externích nákladů na smrtelné nehody o zhruba 0,9 miliardy EUR, a to díky přechodu na intermodální přepravu a snížení počtu jízd.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Očekává se, že MP-B bude pro **vnitrostátní orgány veřejné správy** znamenat náklady na

přizpůsobení, které se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 4,3 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě). Náklady zahrnují údržbu silniční infrastruktury v důsledku zvýšení přípustné hmotnosti u vozidel s nulovými emisemi, aktualizaci soupisu mostů a tunelů, uplatnění zásady jednoho správního místa na vnitrostátní úrovni a zavedení systémů vážení za jízdy v síti TEN-T každých 300 km. Vnitrostátní orgány veřejné správy budou navíc muset vynaložit správní náklady ve výši 16,4 milionu EUR na údržbu a správu systémů jednoho správního místa na vnitrostátní úrovni. Celkové náklady pro vnitrostátní orgány veřejné správy se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 4,4 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě). Celkově, s ohledem na náklady a úspory nákladů, přinese MP-B **vnitrostátním orgánům veřejné správy čisté úspory nákladů** výši 21,5 miliardy EUR.

Očekává se, že pro **provozovatele silniční dopravy** bude MP-B představovat náklady na přizpůsobení, které se kvůli omezení přetěžování odhadují na 2,1 miliardy EUR. Provozovatelé, kteří dosud provozovali přetížená nákladní vozidla, budou nyní muset dodržovat mezní hodnoty pro hmotnost a pro přepravu stejného množství zboží bude zapotřebí více vozových kilometrů. To se dotkne provozovatelů, kteří při provozování dopravy porušovali předpisy. Výsledkem MP-B je **čistá úspora nákladů provozovatelů silniční dopravy** odhadovaná ve srovnání s výchozím scénářem na 45,1 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Očekává se, že upřednostňovaná možnost politiky bude mít pozitivní dopad na konkurenceschopnost malých a středních podniků, které tvoří velkou většinu odvětví komerční silniční dopravy (99 % provozovatelů silniční dopravy jsou malé a střední podniky). Z opatření, která pomohou zlepšit provozní a energetickou účinnost a usnadní přechod na operace s nulovými emisemi, budou těžit zejména malé a střední podniky zabývající se přeshraničními a intermodálními operacemi. **Čisté úspory nákladů provozovatelů silniční dopravy** se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 45,1 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Celkové náklady pro vnitrostátní orgány veřejné správy se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 4,3 miliardy EUR v období 2025–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě). Hlavní nákladovou položku upřednostňované možnosti politiky (přibližně 96 % celkových nákladů) správních orgánů členských států představují náklady na přizpůsobení spojené s údržbou infrastruktury. Při zohlednění nákladů a úspor nákladů se však očekává, že MP-B přinese **vnitrostátním orgánům veřejné správy čisté úspory nákladů** ve výši 21,5 miliardy EUR.

Očekávají se jiné významné dopady?

Iniciativa může také pomoci zmírnit naléhavý problém nedostatku profesionálních řidičů, zejména v dálkové dopravě. Operace zajišťované těžšími/delšími vozidly umožňujícími přepravu stejného množství nákladu s menším počtem jízd, účinnější silniční kontroly a rychlejší správní postupy pro přepravu nadměrného nákladu pomohou optimalizovat využití pracovní doby řidičů a použití vozidel. Kromě toho může využívání vozidel s nulovými emisemi vybavených nejnovějšími bezpečnostními normami a zlepšeným komfortem kabin pomoci zlepšit image profese a přilákat mladé lidi a ženy k práci v tomto odvětví.

Proporcionalita

Upřednostňovaná možnost politiky je hodnocena jako nejpřiměřenější možnost vzhledem k tomu, co je nezbytné k dosažení celkových cílů politiky.

D. Ná vazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

V této fázi se neplánuje žádný přezkum.