



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. liepos 13 d.
(OR. en)

11722/23
ADD 3

Tarpinstitucinė byla:
2023/0265(COD)

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

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. liepos 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2023) 446 final
Dalykas:	KOMISIJS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“, pridedamas prie pasiūlymo dėl Tarybos direktyvos 96/53/EB, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, peržiūros

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2023) 446 final.

Priedama: SWD(2023) 446 final

Strasbūras, 2023 07 11
SWD(2023) 446 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

[...]

pridedamas prie

pasiūlymo dėl Tarybos direktyvos 96/53/EB

kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, peržiūros

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

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Direktyvoje 96/53/EB nustatyta ES naudojamų komercinių sunkiųjų transporto priemonių maksimali leistina masė ir matmenys. Direktyvoje nustačius šiuos bendrus standartus buvo siekiama užtikrinti, kad sunkiosios transporto priemonės neviršytų ribų, kurios gali kelti pavojų kelių eismo saugai, infrastruktūrai ir aplinkai, ir kad kelių transporto vežėjai vidaus rinkoje konkuruotų vienodomis sąlygomis. Vėlesniais tiksliniais direktyvos pakeitimais buvo siekiama padidinti kelių transporto operacijų energijos vartojimo ir veiklos efektyvumą. Tai buvo atlikta priėmus nuo transporto priemonių ir transporto priemonių junginių maksimalios leistinos masės ir matmenų reikalavimų nukrypti leidžiančias nuostatas, siekiant skatinti naudoti alternatyviaisiais degalais varomas galios pavaras, pagerinti transporto priemonių aerodinamiką ir užtikrinti sąveikumą su kitų rūšių transportu.

Kartu su poveikio vertinimu atliktas direktyvos *ex post* vertinimas. Atlikus vertinimą nustatyta, kad direktyvos tikslai pasiekti tik iš dalies. Nors ja sukurtos geresnės sąlygos tarpvalstybiniam vežimui ir pašalintos kai kurios techninės kliūtys, dėl nacionalinių nukrypti leidžiančių nuostatų ir tam tikrų nuostatų dviprasmiškumo buvo sukurtos skirtingos nacionalinės taisyklės ir praktika, o vidaus rinka susiskaidė, visų pirma kiek tai sietina su didesnės masės sunkiųjų transporto priemonių ir Europos modulinio vežimo sistemų, t. y. ilgesnių ir (arba) sunkesnių standartinių transporto priemonių vienetų derinių, naudojimu. Dėl nacionalinių taisyklių ir nukrypti leidžiančių nuostatų įvairovės, taip pat dėl kai kurių valstybių narių dvišalių susitarimų atsirado teisinis netikrumas dėl tarpvalstybiniam vežimui taikomų taisyklių, o vykdymo užtikrinimas tapo neveiksmingas ir nenuoseklus. Direktyvos poveikis tvarumui buvo labai ribotas, nes paskatos naudoti alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones, įskaitant netaršias transporto priemones (pvz., leidžiant papildomą masę, kad būtų galima pritaikyti netaršias technologijas) ir naudoti aerodinaminius įrenginius (pvz., leidžiant papildomą ilgį, kad būtų galima įrengti galinius aerodinaminius aptakus), pasirodė nepakankamos. Įgyvendinant direktyvą taip pat neviseškai pavyko veiksmingai paskatinti įvairiarūšio vežimo operacijų, daugiausia dėl direktyvos vidinių ir išorinių neatitikimų, įskaitant nesuderinamumą su Kombinuoto krovinių vežimo direktyva.

Jei ES nesiimtų veiksmų, direktyva ir toliau būtų taikoma nenuosekliai, jos vykdymas išliktų nepakankamas, o reguliavimo apribojimai inovacijų srityje ir neatitiktis technologinei pažangai trukdytų diegti naudingesnes, darnesnes ir su kitų rūšių transportu suderinamas transporto priemones ir operacijų sistemas. Komercinio kelių transporto operacijų ekonominis, socialinis poveikis ir poveikis aplinkai yra tarpvalstybinis, todėl akivaizdu, kad direktyvos tobulinimas siekiant spręsti nustatytas problemas yra aktualus Europos Sąjungai.

Ką reikėtų pasiekti?

Vadovaujantis Europos žaliuoju kursu ir ES vidaus rinkos tikslais, šia iniciatyva siekiama padidinti sunkiųjų transporto priemonių kelių transporto operacijų energijos vartojimo ir veiklos efektyvumą ir užtikrinti laisvą prekių gabenimą bei sąžiningą konkurenciją kelių transporto vidaus rinkoje. Šių tikslų turėtų būti siekiama: a) pašalinant kliūtis, trukdančias naudoti netaršias transporto priemones ir energijos taupymo įrenginius, ir skatinant įvairiarūšį vežimą; b) suderinant tarpvalstybinėms operacijoms naudojamų sunkiųjų transporto priemonių maksimalios leistinos masės ir matmenų taisykles ir c) gerinant taisyklių laikymosi užtikrinimą. Persvarstyta direktyva bus sukurta stabili ir tinkamesnė reglamentavimo sistema, kurioje atsižvelgiama į konkrečius įvairių rūšių transporto operacijų poreikius, kartu užtikrinant aukštą saugos lygį, į infrastruktūros apsaugą ir į poreikį mažinti transporto sistemoje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir kitų teršalų kiekį.

Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?

Masės ir matmenų direktyvos vertinimu patvirtinama ES veiksmų pridėtinė vertė, gaunama nustačius bendrus ES keliais važiuojančių sunkiųjų transporto priemonių standartus. Tačiau direktyvos trūkumai, įskaitant teises spragas ir pasenusius standartus, trukdo plačiu mastu diegti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo technologijas ir didinti tarpvalstybinio transporto veiklos efektyvumą. Veiksmų nederinant ES mastu, toliau didėtų rinkos susiskaidymas, konkurencijos iškreipimas ir diskriminacinė

kontrolės praktika. Todėl silpnėtų paskatos diegti netaršias transporto priemones ir efektyvaus energijos vartojimo technologijas. Nacionalinio, vietos ir sektorių lygmens iniciatyvų nepakaks ES masto problemoms spręsti ir jų priežastims šalinti arba prasmingai prisidėti prie priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslų įgyvendinimo. Persvarstant direktyvą bus išsaugota valstybių narių prerogatyva kurti konkrečiai infrastruktūrai ir vietos aplinkybėms pritaikytus sprendimus.

B. Sprendimai

Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?

Kad būtų sprendžiamos atliekant vertinimą ir poveikio vertinimą nustatytos problemos ir šalinamos jų priežastys, parengtos trys politikos galimybės – A, B ir C. Visos politikos galimybės apima priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, derinimo ir vykdymo užtikrinimo priemones, kurios padėtų pasiekti iniciatyvos tikslus, tačiau jų veiksmingumas ir naudingumas skiriasi.

Politikos galimybėje A numatytos septynios politikos priemonės, kurios yra bendros visoms politikos galimybėms. Politikos galimybėje A suderinamos tarpvalstybinių operacijų, vykdomų naudojant sunkesnes ir (arba) ilgesnes transporto priemones (44 t transporto priemonės ir Europos modulinio vežimo sistemas), sąlygos tarp valstybių narių, kurios leidžia naudoti tokias transporto priemones savo teritorijose pagal nacionalines nukrypti leidžiančias nuostatas. Padidinus masės ir ilgio ribas, kad būtų galima įdiegti netaršias technologijas, užtikrinama, kad nesumažėtų netaršių sunkiųjų transporto priemonių krovumas, palyginti su įprastomis vidaus degimo variklio varomomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, taip paskatinant diegti netaršias technologijas. Šia galimybe taip pat sukuriama geresnės sąlygos įvairiarūšio transporto priemonėmis vežti aukštuosius konteinerius. Galiausiai ja tam tikru mastu sustiprinamas vykdymo užtikrinimas nustatant minimalų patikrų skaičių milijonui transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų ir nustatomi būtinausi reikalavimai valstybėms narėms, norinčioms įgyvendinti pažangios prieigos taisyklės, kad būtų užtikrintas šių sistemų suderinimas ir sąveikumas visoje ES.

Politikos galimybėje B dar labiau remiamas perėjimas prie netaršių sunkiųjų transporto priemonių parkų taikant ekonomines paskatas, pvz., leidžiant papildomą sunkiųjų transporto priemonių su netaršiomis galios pavardomis arba sunkiųjų transporto priemonių, naudojamų įvairiarūšėse (ne konteinerių) operacijose, krovumą. Šia politikos galimybe nustatoma tikslinė data, po kurios didesnės masės sunkiosios transporto priemonės (44 t), kurias pagal politikos galimybę A galima naudoti tarpvalstybiniam vežimui, turi būti netaršios, tačiau gali važiuoti visoje ES. Politikos galimybėje B suderinami leidimų išdavimo reikalavimai ir administracinės procedūros, taikomi tarpvalstybiniam vežimui tam tikromis ilgesnėmis ir (arba) sunkesnėmis transporto priemonėmis (pvz., vežant nedalomus krovinius), ir nustatoma privaloma masės kontrolės įranga (t. y. važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistema), kuri turi būti įrengta kelių infrastruktūroje, kad kontrolės vykdymas būtų veiksmingesnis.

Politikos galimybėje C siekiama aukščiausio lygio suderinimo, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir vykdymo užtikrinimo, tačiau šiuo atveju ES reglamentavimo veiksmai yra griežtesni nei kitų dviejų galimybių. Ja išplečiama Europos modulinio vežimo sistemų operacijų vykdymo sritis, taikant ją visoje ES teritorijoje ir nustatant, kad šios sistemos turi būti netaršios ir (arba) būti naudojamos vykdant įvairiarūšio vežimo operacijas, kartu taikant aukštesnius transporto priemonių saugos standartus ir sugriežtinant vairuotojo kvalifikacijos reikalavimus. Pasirinkus šią politikos galimybę, valstybių narių valdžios institucijos patirtų didžiausias infrastruktūros priežiūros išlaidas, o modulinio vežimo sistemas naudojantys vežėjai patirtų papildomų reikalavimų laikymosi išlaidų.

Palyginus politikos galimybes veiksmingumo, naudingumo, nuoseklumo, subsidiarumo ir proporcingumo atžvilgiais, **tinkamiausia politikos galimybė yra B**. Joje tinkamai subalansuotas veiksmingas pageidaujamų tikslų siekimas ir garantija, kad pagal šią politikos galimybę siūlomos priemonės neviršys to, kas būtina problemai produktyviai spręsti.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Suinteresuotosios šalys iš esmės pritarė priemonėms, kurios yra bendros visoms politikos galimybėms

ir apima sunkiųjų transporto priemonių maksimalios leistinos masės ir matmenų didinimą, siekiant kompensuoti netaršių technologijų masę ir matmenis, ir leidimą naudoti sunkesnes ir (arba) ilgesnes transporto priemones tarpvalstybiniam vežimui tarp kaimyninių valstybių narių, kurios leidžia taikyti tuos pačius standartus. Valdžios institucijų ir pramonės atstovų nuomone, šios priemonės, kaip ir pakrauto autovežio ilgio suderinimas ir būtiniausio sunkiųjų transporto priemonių masės patikrų lygio nustatymas, yra svarbiausios priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, suderinimo ir vykdymo užtikrinimo priemonės. Tačiau kelios valstybės narės ir geležinkelių ir (arba) įvairiarūšio vežimo sričiai atstovaujančios suinteresuotosios šalys išreiškė tam tikrą prieštaravimą dėl leidimo tarpvalstybinėms tolimojo susisiekimo operacijoms naudoti didesnės masės ir (arba) ilgesnes sunkiąsias transporto priemones (tam teikiama pirmenybė politikos galimybėje C), nes kyla susirūpinimas dėl poveikio kelių infrastruktūrai ir galimo grįžimo nuo geležinkelių transporto prie kelių transporto. Suinteresuotosios šalys ypač palankiai įvertino papildomas politikos galimybėje B numatytas žalinimo paskatas, kaip antai leidimą ne daugiau kaip 4 t padidinti masę, nepriklausomai nuo netaršios technologijos masės, ir priekabių bei puspriekabių priskyrimą įvairiarūšio vežimo transporto vienetams. Suinteresuotosios šalys taip pat labai pritarė administracinių procedūrų, susijusių su leidimais vykdyti neįprasto transporto operacijas (politikos galimybė B), suderinimui ir supaprastinimui.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Tikimasi, kad pasirinkus politikos galimybę B **nacionalinių valdžios institucijų** sutaupytos pritaikymo išlaidos (susijusios su kelių infrastruktūros priežiūra), išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, sieks 3 mlrd. EUR. Sutaupytas išlaidas lemia mažesnis reisų skaičius, palyginti su atskaitos scenarijumi (padidinus krovumą), perėjimas nuo vežimo vien keliais prie įvairiarūšio vežimo ir transporto priemonių perkrovos praktikos dažnumo bei masto sumažėjimas. Be to, apskaičiuota, kad nacionalinės valdžios institucijos sutaupys 22,8 mlrd. EUR administracinių išlaidų. Šias sumas galima sutaupyti įgyvendinus vieno langelio sistemas nacionaliniu lygmeniu, nes sumažėtų prašymų išduoti leidimus tvarkymo išlaidos, o įdiegus važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas sumažėtų rankinių patikrų ir (arba) patikrų keliuose skaičius. Apskaičiuota, kad nacionalinių valdžios institucijų sutaupytos išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, sieks iš viso 25,8 mlrd. EUR.

Numatoma, kad **kelių transporto vežėjų** sutaupytos pritaikymo išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, siektų 42,8 mlrd. EUR. Išlaidų taupymas susijęs su veiklos išlaidų sumažėjimu ir trumpesniu laikotarpiu, kurio reikia bendradarbiavimui su valdžios institucijomis dėl masės rankinių patikrų ir (arba) patikrų keliuose. Veiklos išlaidų mažėjimą lemia padidintas vidutinis krovumas ir mažesnis reisų skaičius (dėl papildomo ilgio ir masės siekiant pritaikyti netaršias technologijas, didžiausios leistinos 5 ir 6 ašių sunkiosios transporto priemonės masės suderinimo tarpvalstybinio vežimo tikslais, leidžiant tarpvalstybiniam vežimui tarp leidimus suteikusių valstybių narių naudoti 44 t transporto priemones bei Europos modulinio vežimo sistemas ir pakrautų autovežių ilgio suderinimo) ir perėjimas nuo vežimo vien keliais prie įvairiarūšio vežimo (suderinus įvairiarūšio vežimo apibrėžtį su Kombinuoto krovinių vežimo direktyva). Be to, kelių transporto vežėjams naudinga tai, kad nereikės leidimų naudoti aukštesnius sunkvežimius aukštiesiems konteineriams gabenti vykdant įvairiarūšio vežimo operacijas (3,2 mlrd. EUR, išreikšti dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi), ir sutrumpės laikas, kurio reikia parengti ir pateikti prašymus išduoti specialius leidimus nedalomiems kroviniams vežti (1,2 mlrd. EUR, išreikšti dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi), pritaikius vieno langelio principą nacionaliniu lygmeniu ir suskaitmeninus dokumentus. Apskaičiuota, kad kelių transporto vežėjų sutaupytos išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, sieks iš viso 47,3 mlrd. EUR.

Pasirinkus politikos galimybę B tikimasi išorės išlaidų, susijusių su išmetamo CO₂ kiekiu, sumažėjimo (apskaičiuotos sutaupytos išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, siekia 3,5 mlrd. EUR), įkaitant išlaidas, susijusias su oro teršalų išmetimu (2,1 mlrd. EUR) ir triukšmo skleidimu (0,7 mlrd. EUR). Tokį sumažėjimą skatina dažnesnis netaršių

sunkiųjų transporto priemonių naudojimas, perėjimas prie įvairiarūšio vežimo ir mažesnis reisų skaičius (dėl padidinto krovumo). Be to, tikimasi, kad, pasirinkus politikos galimybę B, dėl perėjimo prie įvairiarūšio vežimo ir sumažėjusio reisų skaičiaus išorės išlaidos, susijusios su mirties atvejais, sumažės maždaug 0,9 mlrd. EUR.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

Tikimasi, kad pasirinkus politikos galimybę B **nacionalinės valdžios institucijos** patirs 4,3 mlrd. EUR pritaikymo išlaidų, išreikštų dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Jos apima kelių infrastruktūros priežiūros išlaidas dėl papildomos leistinos sunkiųjų transporto priemonių masės, tiltų ir tunelių atnaujinimo išlaidas, vieno langelio sistemų įgyvendinimo nacionaliniu lygmeniu ir važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemų kas 300 km TEN-T tinkle diegimo išlaidas. Be to, nacionalinės valdžios institucijos patirs 16,4 mln. EUR administracinių išlaidų, susijusių su vieno langelio sistemų priežiūra ir valdymu nacionaliniu lygmeniu. Apskaičiuota, kad nacionalinės valdžios institucijos patirs iš viso 4,4 mlrd. EUR išlaidų, išreikštų dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Apskritai, atsižvelgiant į išlaidas ir sutaupytas išlaidas, pasirinkus politikos galimybę B **nacionalinių valdžios institucijų grynosios sutaupytos išlaidos** sieks 21,5 mlrd. EUR.

Apskaičiuota, kad pasirinkus politikos galimybę B **kelių transporto vežėjai** patirs 2,1 mlrd. EUR pritaikymo išlaidų dėl sumažėjusios transporto priemonių perkrovos praktikos. Vežėjai, kurie anksčiau naudojo perkrautus sunkvežimius, dabar turės laikytis masės ribų, o tam pačiam krovinių kiekiui vežti prireiks daugiau transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų. Tai paveiks vežėjus, kurie veiklą vykdė pažeisdami taisykles. Apskaičiuota, kad pasirinkus politikos galimybę B **kelių transporto vežėjų grynos sutaupytos išlaidos**, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, sieks 45,1 mlrd. EUR.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Tikimasi, kad tinkamiausia politikos galimybė turės teigiamą poveikį mažųjų ir vidutinių įmonių, kurios sudaro didžiąją komercinio kelių transporto sektoriaus dalį (99 proc. vežėjų kelių transportu yra mažosios ir vidutinės įmonės), konkurencingumui. Visų pirma mažosios ir vidutinės įmonės, vykdančios tarpvalstybinio ir įvairiarūšio vežimo operacijas, gaus naudos iš priemonių, padedančių gerinti energijos vartojimo ir veiklos efektyvumą ir palengvinti perėjimą prie netaršių operacijų. Apskaičiuota, kad **kelių transporto vežėjų grynos sutaupytos išlaidos**, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, sieks 45,1 mlrd. EUR.

Ar bus didelis poveikis nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Apskaičiuota, kad nacionalinės valdžios institucijos patirs iš viso 4,3 mlrd. EUR išlaidų, išreikštų dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Tinkamiausios politikos galimybės didžiausios išlaidos, kurias patirs valstybių narių administracijos (apie 96 proc. visų išlaidų), yra su infrastruktūros priežiūra susijusios pritaikymo išlaidos. Tačiau, atsižvelgiant į išlaidas ir sutaupytas išlaidas, pasirinkus politikos galimybę B nacionalinių valdžios institucijų grynosios sutaupytos išlaidos sieks 21,5 mlrd. EUR.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Iniciatyva taip pat gali padėti sumažinti didelę profesionalių, ypač tolimųjų reisų, vairuotojų stygiaus problemą. Vairuotojų darbo laiką ir transporto priemonių naudojimą optimizuoti padės sunkesnių ir (arba) ilgesnių transporto priemonių operacijos, kuriomis sudaromos sąlygos tą patį krovinių skaičių vežti atliekant mažiau transporto priemonių reisų, veiksmingesnės patikros keliuose ir spartesnės administracinės procedūros, susijusios su neįprasto transporto operacijomis. Be to, naudojant netaršias transporto priemones, kuriose įdiegti naujausi saugos standartai ir įrengtos patogesnės vairuotojų kabinos, gerės profesijos įvaizdis ir rasis paskatų šiame sektoriuje įsidarbinti jaunimui ir moterims.

Proporcingumo principas

Īvertinta, kad tinkamāusia politikos galimybē yra proporcingāusia galimybē, atsižvelgiant į tai, kas būtina bendriems politikos tikslams pasiekti.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Šiame etape peržiūra neplanuojama.