

Bruxelles, 13 iulie 2023
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2023/0265(COD)**

**11722/23
ADD 3**

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

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	12 iulie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2023) 446 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de revizuire a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2023) 446 final.

Anexă: SWD(2023) 446 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI
REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de revizuire a Directivei 96/53/CE a Consiliului
de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a
dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății
maxime autorizate în traficul internațional

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

A. Necesitatea de a acționa

Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?

Directiva 96/53/CE stabilește greutatea și dimensiunile maxime autorizate ale vehiculelor grele comerciale care funcționează în UE. Prin stabilirea acestor standarde comune, directiva a urmărit să garanteze că vehiculele grele nu depășesc limitele care pot compromite siguranța rutieră, infrastructura și mediul și că operatorii de transport rutier pot concura pe picior de egalitate pe piața internă. Modificările specifice ulterioare aduse directivei au vizat îmbunătățirea eficienței energetice și operaționale a operațiunilor de transport rutier. Acest lucru s-a realizat prin introducerea anumitor derogări de la greutatea și dimensiunile maxime autorizate ale vehiculelor și ansamblurilor de vehicule, pentru a încuraja adoptarea grupurilor motopropulsoare care utilizează combustibili alternativi, pentru a îmbunătăți aerodinamica vehiculelor și pentru a asigura interoperabilitatea cu alte moduri de transport.

Directiva a făcut obiectul unei evaluări *ex post* efectuate în completarea evaluării impactului. Evaluarea a constatat că directiva a înregistrat doar un succes parțial în atingerea obiectivelor sale. Deși ea a facilitat transportul transfrontalier și a eliminat unele bariere tehnice, derogările naționale și ambiguitățile din anumite dispoziții au creat norme și practici naționale divergente și au fragmentat piața internă, în special în ceea ce privește utilizarea vehiculelor grele cu o greutate mai mare și a sistemelor modulare europene (EMS, ansambluri mai lungi și/sau mai grele de unități standard montate pe vehicule). Mozaicul de norme și derogări naționale, împreună cu acordurile bilaterale dintre unele state membre, a generat insecuritate juridică în ceea ce privește normele aplicabile transportului transfrontalier și a făcut ca aplicarea să fie ineficace și inconsecventă. Directiva a avut un impact foarte redus asupra durabilității, întrucât stimulentele pentru adoptarea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, inclusiv a vehiculelor cu emisii zero (de exemplu, greutate suplimentară pentru a încorpora tehnologiile cu emisii zero) și a dispozitivelor aerodinamice (de exemplu, lungime suplimentară pentru a încorpora eleroanele posterioare) au părut insuficiente. De asemenea, directiva nu a reușit parțial să promoveze operațiunile intermodale în mod eficient, în principal din cauza inconsecvențelor interne și externe ale directivei, inclusiv a inconsecvenței cu Directiva privind transporturile combinate.

În absența unei acțiuni din partea UE, aplicarea inconsecventă și asigurarea insuficientă a respectării dispozițiilor directivei ar continua, iar limitările de reglementare privind inovarea și necorelarea cu progresele tehnologice ar împiedica introducerea unor vehicule și sisteme operaționale mai eficiente, mai durabile și mai compatibile cu alte moduri de transport. Având în vedere dimensiunea transfrontalieră a impactului economic, social și de mediu al operațiunilor de transport rutier comercial, îmbunătățirea directivei pentru a aborda problemele identificate are o relevanță clară pentru UE.

Care este rezultatul urmărit?

În conformitate cu Pactul verde european și cu obiectivele pieței interne a UE, această inițiativă urmărește să îmbunătățească eficiența energetică și operațională a operațiunilor de transport rutier cu vehicule grele și să asigure libera circulație a mărfurilor și concurența loială pe piața internă a transportului rutier. Acest lucru ar trebui realizat prin: (a) eliminarea barierelor din calea adoptării vehiculelor cu emisii zero (VEZ) și a dispozitivelor de economisire a energiei și stimularea transportului intermodal; (b) armonizarea normelor privind greutatea și dimensiunile maxime ale vehiculelor grele în operațiunile transfrontaliere și (c) îmbunătățirea asigurării aplicării normelor. Directiva revizuită va oferi un cadru de reglementare stabil și mai adecvat, care va ține seama de nevoile specifice ale diferitelor tipuri de operațiuni de transport, asigurând în același timp un nivel ridicat de siguranță, protecția infrastructurii și necesitatea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți generate de sistemul de transport.

Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritatea)?

Evaluarea Directivei privind greutatea și dimensiunile confirmă valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE în ceea ce privește stabilirea de standarde comune pentru vehiculele grele care circulă pe drumurile din UE. Cu toate acestea, deficiențele directivei, inclusiv lacunele juridice și standardele

depășite, împiedică implementarea pe scară largă a tehnologiilor de decarbonizare și îmbunătățirea eficienței operaționale în transportul transfrontalier. Lipsa unei acțiuni coordonate la nivelul UE ar conduce la o mai mare fragmentare a pieței, la denaturări ale concurenței și la practici de control discriminatorii. Toate acestea ar slăbi stimulentele pentru implementarea de vehicule cu emisii zero și de tehnologii eficiente din punct de vedere energetic. Inițiativele la nivel național, local și sectorial nu vor fi suficiente pentru a aborda problemele de la nivelul UE și factorii care stau la baza acestora sau pentru a contribui în mod semnificativ la atingerea obiectivelor de decarbonizare. Revizuirea directivei va menține prerogativa statelor membre de a dezvolta soluții adaptate la infrastructurile specifice și la circumstanțele locale.

B. Soluții

Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?

Au fost concepute trei opțiuni de politică (OP-A, OP-B, OP-C) pentru a aborda problemele și factorii determinanți ai problemelor identificați în cursul examinării și al evaluării impactului. Toate opțiunile de politică conțin măsuri de decarbonizare, de armonizare și de asigurare a aplicării legislației care contribuie la atingerea obiectivelor inițiativei, deși cu un nivel diferit de eficacitate și eficiență.

OP-A include șapte măsuri de politică ce sunt comune tuturor opțiunilor de politică. OP-A armonizează condițiile pentru operațiunile transfrontaliere efectuate cu vehicule mai grele și/sau mai lungi (vehicule de 44 de tone și EMS) între statele membre care permit astfel de vehicule pe teritoriul lor în conformitate cu derogările naționale. Prin creșterea limitelor de greutate și de lungime pentru a încorpora tehnologiile cu emisii zero (EZ), se asigură faptul că vehiculele grele cu emisii zero nu își pierd sarcina utilă în comparație cu vehiculele grele convenționale cu motoare cu ardere internă, ceea ce va stimula adoptarea tehnologiilor cu emisii zero. De asemenea, se facilitează transportul containerelor-cub înalte pentru transportul intermodal. În fine, se consolidează într-o oarecare măsură asigurarea aplicării legislației, prin stabilirea unui număr minim de verificări la un milion de vehicul-kilometri și se prevăd cerințe minime pentru statele membre care doresc să pună în aplicare politici de acces inteligent, astfel încât să asigure armonizarea și interoperabilitatea acestor sisteme în întreaga UE.

OP-B merge mai departe în sprijinirea tranziției către parcuri de vehicule grele cu emisii zero prin stimulente economice, precum facilitarea unei capacități de încărcare suplimentare pentru vehiculele grele cu grupuri motopropulsoare cu emisii zero sau pentru vehiculele grele implicate în operațiuni intermodale (necontainerizate). Această opțiune de politică introduce data-țintă după care vehiculele grele cu o greutate mai mare (44 de tone), autorizate prin OP-A pentru a fi utilizate în transportul transfrontalier, trebuie să aibă emisii zero, dar pot circula pe întreg teritoriul UE. OP-B armonizează cerințele de autorizare și procedurile administrative pentru transportul transfrontalier cu anumite vehicule mai lungi/mai grele (de exemplu, pentru transportul de încărcături indivizibile) și introduce obligativitatea echipamentelor de control al greutății [și anume sistemul de cântărire în mers (*Weigh-in-Motion* – WIM)] care urmează să fie instalate în infrastructura rutieră pentru o asigurare mai eficientă a aplicării legislației.

OP-C vizează cel mai înalt nivel de armonizare, de decarbonizare și de asigurare a aplicării legislației, dar presupune o acțiune de reglementare a UE mai puternică decât în cazul celorlalte două opțiuni. Aceasta extinde domeniul operațional pentru EMS la întregul teritoriu al UE, care trebuie să aibă emisii zero și/sau să fie implicat în operațiuni intermodale, impunând în același timp standarde mai ridicate de siguranță a vehiculelor și cerințe mai stricte privind calificările conducătorilor auto. Această opțiune de politică implică cele mai mari costuri de întreținere a infrastructurii pentru autoritățile statelor membre și impune costuri suplimentare de asigurare a conformității operatorilor care utilizează sisteme modulare.

În urma comparării opțiunilor de politică în ceea ce privește eficacitatea, eficiența, coerența, subsidiaritatea și proporționalitatea, **opțiunea preferată este OP-B**. Aceasta oferă un echilibru corect între atingerea efectivă a obiectivelor dorite, garantând în același timp faptul că măsurile propuse în cadrul acestei opțiuni de politică nu depășesc ceea ce este necesar pentru a soluționa problema în

mod eficient.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

Părțile interesate au sprijinit în mare măsură măsurile comune tuturor opțiunilor de politică, care includ creșterea greutateii și a dimensiunilor maxime ale vehiculelor grele pentru a compensa greutatea și dimensiunile tehnologiilor cu emisii zero și autorizarea transportului transfrontalier cu vehicule mai grele/mai lungi între state membre învecinate care permit aceleași standarde. Autoritățile și reprezentanții industriei au considerat aceste măsuri, precum și armonizarea lungimii încărcate a transportatoarelor de vehicule și stabilirea unui nivel minim de verificări ale greutateii vehiculelor grele ca fiind cele mai importante măsuri de decarbonizare, de armonizare și de asigurare a aplicării legislației. Cu toate acestea, câteva state membre și părți interesate din domeniul transportului feroviar/intermodal au manifestat o anumită rezistență față de permiterea operațiunilor transfrontaliere pe distanțe lungi efectuate cu vehicule grele cu o greutate/lungime mai mare (sprijinită în mare măsură de OP-C), din cauza preocupărilor legate de impactul asupra infrastructurii rutiere și de un posibil regres modal de la transportul feroviar la cel rutier. Părțile interesate au salutat în special stimulentele suplimentare pentru înverzire cuprinse în OP-B, cum ar fi permiterea unei greutatei suplimentare maxime de 4 tone, indiferent de greutatea tehnologiei EZ, și considerarea remorcilor și a semiremorcilor ca unități de transport intermodal. Armonizarea și simplificarea procedurilor administrative privind permisele pentru operațiuni de transport anormal (în OP-B) au fost, de asemenea, sprijinite puternic de părțile interesate.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt beneficiile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?

Se preconizează că OP-B va genera economii de costuri de ajustare (legate de întreținerea infrastructurii rutiere) pentru **autoritățile publice naționale**, estimate la 3 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. Economii de costuri sunt determinate de scăderea numărului de călătorii în raport cu scenariul de referință (ca urmare a creșterii sarcinii utile), de trecerea de la transportul rutier la transportul intermodal și de reducerea frecvenței și a severității practicilor de supraîncărcare. În plus, economiile de costuri administrative pentru autoritățile publice naționale sunt estimate la 22,8 miliarde EUR. Acestea sunt determinate de punerea în aplicare a sistemelor de ghișeu unic la nivel național și, prin urmare, de economiile de costuri în prelucrarea cererilor de permise, precum și de reducerea numărului de verificări manuale/în trafic facilitate de sistemele WIM. Economii totale de costuri pentru autoritățile publice naționale sunt estimate la 25,8 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință.

Operatorii de transport rutier ar urma să beneficieze de economii de costuri de ajustare estimate la 42,8 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. Acestea sunt legate de reducerea costurilor de funcționare și de reducerea timpului necesar pentru cooperarea cu autoritățile publice pentru verificările manuale/în trafic ale greutateii. Reducerea costurilor de funcționare este determinată de creșterea sarcinii utile medii și de reducerea numărului de călătorii (ca urmare a lungimii și greutateii suplimentare pentru a încorpora tehnologiile EZ, a armonizării greutateii maxime permise de vehiculele grele cu 5 și 6 osii în transportul transfrontalier, a permiterii transportului transfrontalier de 44 de tone și a EMS între statele membre care permit acest lucru și a armonizării lungimii încărcate a transportatoarelor de vehicule), precum și de trecerea de la operațiunile exclusiv rutiere la cele intermodale (datorită alinierii definiției transportului intermodal la Directiva privind transporturile combinate). În plus, operatorii de transport rutier beneficiază de eliminarea permiselor pentru utilizarea de camioane mai înalte pentru a cuprinde containere high-cube în transportul intermodal (3,2 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință), precum și de reducerea timpului necesar pentru pregătirea și depunerea cererilor de eliberare de permise speciale pentru transportul de încărcături indivizibile (1,2 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de

referință), facilitată de aplicarea principiilor ghișeului unic la nivel național și de digitalizarea documentelor. Economii totale de costuri pentru operatorii de transport rutier sunt estimate la 47,3 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință.

Se preconizează că OP-B va genera economii de costuri externe pentru emisiile de CO₂ (estimate la 3,5 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință), pentru emisiile de poluanți atmosferici (2,1 miliarde EUR) și pentru emisiile acustice (0,7 miliarde EUR). Acestea sunt facilitate de utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor grele cu emisii zero, de trecerea la transportul intermodal și de scăderea numărului de călătorii (ca urmare a creșterii sarcinii utile). De asemenea, se preconizează că OP-B va genera o reducere a costurilor externe ale deceselor cu aproximativ 0,9 miliarde EUR, facilitată de trecerea la transportul intermodal și de scăderea numărului de călătorii.

Care sunt costurile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?

Se preconizează că OP-B va genera costuri de ajustare pentru **autoritățile publice naționale** estimate la 4,3 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. Acestea se referă la întreținerea infrastructurii rutiere ca urmare a aprobării de greutate suplimentară pentru vehiculele cu emisii zero, la actualizarea inventarului podurilor și tunelurilor, la punerea în aplicare a principiului ghișeului unic la nivel național și la implementarea sistemelor de cântărire în mers la fiecare 300 km în rețeaua TEN-T. În plus, autoritățile publice naționale se vor confrunta cu costuri administrative de 16,4 milioane EUR pentru întreținerea și gestionarea sistemelor ghișeu unic la nivel național. Costurile totale pentru autoritățile publice naționale sunt estimate la 4,4 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. În ansamblu, având în vedere costurile și economiile de costuri, OP-B generează **economii nete de costuri pentru autoritățile publice naționale** în valoare de 21,5 miliarde EUR.

Pentru **operatorii de transport rutier**, se preconizează că OP-B va genera costuri de ajustare estimate la 2,1 miliarde EUR ca urmare a reducerii practicilor de supraîncărcare. Operatorii care exploatau anterior camioane supraîncărcate vor trebui acum să respecte limitele de greutate și va fi nevoie de mai mulți vehicul-kilometri pentru a transporta aceeași cantitate de mărfuri. Acest lucru va afecta operatorii de transport care își desfășurau activitatea cu încălcarea legislației. OP-B generează **economii nete de costuri pentru operatorii de transport rutier** estimate la 45,1 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință.

Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?

Se preconizează că opțiunea de politică preferată va avea un impact pozitiv asupra competitivității IMM-urilor, care constituie marea majoritate a sectorului transportului rutier comercial (99 % dintre operatorii de transport rutier sunt IMM-uri). În special, IMM-urile implicate în operațiuni transfrontaliere și intermodale vor beneficia de măsuri care vor contribui la îmbunătățirea eficienței operaționale și energetice și la facilitarea tranziției către operațiuni cu emisii zero. **Economiile nete de costuri pentru operatorii de transport rutier** sunt estimate la 45,1 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?

Costurile totale pentru autoritățile publice naționale sunt estimate la 4,3 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. Principalul element de cost al opțiunii de politică preferate (aproximativ 96 % din costurile totale) pentru administrațiile statelor membre este reprezentat de costurile de ajustare legate de întreținerea infrastructurii. Cu toate acestea, având în vedere atât costurile, cât și economiile de costuri, se preconizează că OP-B va genera **economii nete de costuri pentru autoritățile publice naționale** în valoare de 21,5 miliarde EUR.

Vor exista alte efecte semnificative?

Inițiativa poate contribui, de asemenea, la atenuarea problemei acute a deficitului de conducători auto profesioniști, în special în cadrul operațiunilor pe distanțe lungi. Operațiunile efectuate cu vehicule mai grele/mai lungi, care permit transportul aceleiași cantități de mărfuri cu mai puține călătorii, controalele rutiere mai eficiente și procedurile administrative mai rapide pentru transportul anormal vor contribui la optimizarea utilizării timpului de lucru al conducătorilor auto și a utilizării vehiculelor. În plus, adoptarea vehiculelor cu emisii zero dotate cu cele mai recente standarde de siguranță și cu un confort sporit al cabinelor poate contribui la îmbunătățirea imaginii acestei profesii și poate atrage tinerii și femeile să lucreze în acest sector.

Proportionalitatea

Opțiunea de politică preferată este evaluată ca fiind opțiunea cea mai proporțională cu ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor generale de politică.

D. Acțiuni ulterioare**Când va fi reexaminată politica?**

În această etapă nu este planificată nicio reexaminare.